AÑO I — Buenos Aires, Enero 1º de 1921 — Núm. 12



El Obrero Ferroviario

Organo de los Sindicatos Ferroviarios
De TALLERES y TRAFICO
ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE
2.a ÉPOCA

Redacción y Administración
MEJICO 1856 — U. T. 3180, Libertad

PORTE PAGO

HORA DECISIVA

NUESTRA VOZ DE ORDEN

Somos de los que creen que entre el proletariado organizado y la burguesía, puede haber tregua pero nunca paz. El antagonismo entre ambas clases, no es de los que pueden solucionarse con un poco de buena voluntad. La organización sindical — que no sabe ni quiere saber nada con los eufemismos, tan gratos a la diplomacia — ha exteriorizado sin ninguna reticencia sus propósitos emancipadores y revolucionarios. En consecuencia, la guerra definitiva y permanente, que se inició con el surgir de la organización, y no podrá tener solución mientras el proletariado no haya conseguido aniquilar completamente el yugo capitalista.

Por lo tanto, la paz deseada nos parece completamente ilusoria mientras los trabajadores no renuncien a su propósito de emancipación — y esta renuncia, aun cuando pueda existir en el cerebro de algún leader excesivamente enamorado de los procedimientos tranquilos — no podrá ser jamás una realidad. El proletariado — si quiere realizar sus aspiraciones supremas — debe disponerse a una lucha permanente, y a afrontar todos los sacrificios que sean necesarios.

Los arreglos con los representantes del capitalismo — serán siempre de un valor puramente transitorio y muchas veces efímero — por más que las vicisitudes e incertidumbre de la lucha los hagan necesarios e inevitables.

Hoy que el gremio ferroviario está a punto de convenir con las empresas un escalafon de trabajo, sueldos y ascensos, nos parece oportuno recordar a los compañeros estos principios generales, que, si todos conocen, no todos los tienen debidamente en cuenta.

El escalafón que se convenga, será debido a la unidad y al creciente poder de la organización. Si se quiere que ese escalafón no caiga en desuso como ocurrió con las principales disposiciones de la reglamentación del trabajo y pueda, además, ser perfeccionado de acuerdo con las crecientes necesidades, debemos cuidar, por encima y todo y de todos, la unión, y la organización.

El problema de hoy, como el de siempre, es un problema de organización. No se olvide que mediante la organización, hemos podido confeccionar el escalafón, bajo la presión del poder de la misma hemos de conseguir imponer su aceptación, y, por medio, siempre de ella, hemos de ir satisfaciendo todas nuestras aspiraciones.

La voz de orden, para vencer, es, pues: ¡organización, organización, siempre más organización!

Implantación del Escalafón

ESTADO DE LAS GESTIONES

El gremio en general espera ansioso el resultado de las gestiones iniciadas con el propósito de implantar un escalafón que ponga término a la situación actual. En muchas localidades, la demora — originada por la complejidad propia del asunto — es interpretada como fruto exclusivo de la obstinada intransigencia de las empresas, y las secciones han hecho indicaciones precisas sobre los medios a emplear para destruir esos obstáculos. Es indudable que si las empresas adoptaran una actitud realmente intransigente, al gremio le sería hoy un tanto fácil obligarlas a entrar en razones.

La Confraternidad Ferroviaria — cuyas fuerzas se consolidan cada día más — puede adoptar medidas ante las cuales ni empresas ni gobierno podrían permanecer tranquilas y mucho menos indiferentes. Y como tanto unas como otro no ignoran estas cosas, es de esperar que evitarán por todos los medios el empleo de medidas de fuerza.

La organización ferroviaria, por otra parte, consciente de su poder, si está dispuesta a proceder con calma, no lo está para tolerar burlas. Los camaradas deben, pues, abandonar todo temor y confiar en sí mismos y en su organización. Mientras estemos unidos y sepamos obrar con la necesaria cohesión, nadie podrá arrebatarnos los legítimos triunfos a que tenemos derecho a aspirar.

Para satisfacer las justas ansias de los compañeros, relatamos a continuación las últimas gestiones que se han venido realizando.

La Junta Central de la Confraternidad ha iniciado las gestiones tendientes a obtener de las empresas una respuesta categórica con respecto a los escalafones elaborados por los congresos especiales del personal respectivo. En conocimiento de que las empresas tenían resuelto prescindir de la Confraternidad, la J. C. teniendo en cuenta las indicaciones formuladas por los comités de Talleres y Tráfico, creyó conveniente — antes de hacer efectivas las medidas indicadas por éstos — apersonarse al ministro de obras públicas, para señalarle las graves consecuencias que se producirían si las empresas no modificaran la aludida actitud. En esa presentación, la J. C. hizo presente al poder ejecutivo que la responsabilidad de los hechos que podrían sobrevenir, debía recaer por entero sobre las empresas. El ministro, ante esta situación de excepcional gravedad para el país, pidió a los camaradas de la Junta que no adoptaran medidas extremas que agravaran la situación, y a la vez prometió mediar ante las empresas con objeto de conseguir que éstas depusieran su actitud intransigente.

Como consecuencia de estas gestiones, el día 9 de diciembre tuvo lugar una primera entrevista entre los representantes de las empresas y la Junta Central de la Confraternidad, la que se efectuó en el despacho del ministro de obras públicas. Las empresas estuvieron representadas por los gerentes de los ferrocarriles Sud, Oeste, Pacífico, Rosario a Puerto Belgrano y Central Córdoba, y la J. C. por los camaradas Castelli, Tramonti, Negri y Porfirio.

En esa reunión, los representantes de las empresas manifestaron que no consideraban factible un escalafón único para todos los ferrocarriles del país, por entender que sus condiciones son hoy entre sí muy diferentes, por lo que se hace difícil su unificación. En virtud de esta y de otras consideraciones, los representantes de las empresas propusieron que la discusión, en vez de ser entre todas ellas y la Confraternidad, fuera entre cada empresa y una delegación de su respectivo personal, por entender que de este modo la discusión resultaría menos engorrosa y que se llegaría más fácilmente a la inteligencia anhelada.

Los representantes de la J. C. rebatieron los argumentos de las empresas, haciendo ver las grandes ventajas que reportaría el escalafón único, pero estos últimos nuevamente insistieron en sus manifestaciones.

En vista de esto, los camaradas hicieron presente que harían conocer a la Junta la anterior proposición y que comunicarían la resolución que ésta adoptara al respecto.

Con fecha 13, celebró la Junta Central una reunión extraordinaria a los efectos de considerar la proposición formulada por las empresas. Los componentes de la Junta, considerando que esa proposición no concordaba con las aspiraciones del gremio, resolvieron rechazarlas, resolución que inmediatamente fué puesta en conocimiento de las empresas y del ministerio de obras públicas.

Las empresas con fecha 23, han contestado al ministro y a la Junta, insistiendo una vez más en sus manifestaciones anteriores. La J. C. hasta el momento que escribimos, no ha tomado en consideración la última respuesta de las empresas, pero tenemos entendido que lo hará en breve. La resolución de la Junta revestirá excepcional importancia, y por tal motivo nos hacemos un deber en anunciar desde ya a los camaradas, que en seguida que nos sea comunicada la haremos conocer a las secciones por medio de una circular especial. He ahí expuesto con toda claridad el estado de las gestiones.

Para terminar esta breve nota, exhortamos a los compañeros a permanecer vigilantes y a prepararse para cualquiera acción que pudiera ser necesaria. Las empresas — como se comprueba por esta somera crónica — han entrado a tratar con la Confraternidad, pero aferradas a la vieja hipocresía diplomática pretenden hacer distingos entre el ca, pretenden hacer distingos entre el reconocimiento de hecho y el de derecho (o, como dicen los juristas, reconocimiento de "facto" y de "jures").

Nosotros, como trabajadores que somos, no la vamos con ninguna clase de diplomacia, y por tal motivo declaramos con entera franqueza, que si nuestros derechos no son reconocidos a la buena, impondremos su reconocimiento por medio de la acción.

Con este propósito insistimos una vez más ante los compañeros, para que estén preparados y listos para afrontar los nuevos acontecimientos.

Los derechos obreros dependen de la fuerza, ésta de la unión, la unión de la organización y ésta de la disciplina. El obrero consciente es, pues, unionistas, organizador y disciplinado.

Fecha memorable

1912 - 5 DE ENERO 1921

Muchas secciones se aprestan a conmemorar con actos de propaganda el octavo aniversario de la fundación de la batalladora Federación Ferroviaria.

Ahora que la Federación ya no existe — por más que su espíritu anima y propulsa la acción de la Confraternidad — es cuando más grato nos resulta el recuerdo del 5 de enero de 1912. Y nos parece que los trabajadores ferroviarios hacen bien en conmemorar esa fecha que señala la terminación del período de desorganización — tan grato a los explotadores de todo pelaje — y la iniciación de la nueva era que, a través de las vicisitudes inevitables, ha de conducir al gremio a un creciente bienestar que ha de tener su lógico coronamiento en su completa emancipación.

El 5 de enero de 1912 se inició tan magna obra, y los camaradas que hoy cooperan con sus esfuerzos a su terminación, deben, lógicamente, tener un recuerdo de gratitud hacia los obscuros héroes de la primera hora. Y sacando provecho de su enseñanza, debemos afirmar nuestra decisión de perseverar en la obra. Los fundadores de la Federación — con ser un puñado — afrontaron y vencieron todas las dificultades. Si tenemos la misma fe, hoy que somos millares, podremos materializar todas nuestras aspiraciones.

¡Conmemoremos, pues, esa fecha, tratando de hacernos dignos de los pioners, dedicando todas nuestras energías al engrandecimiento de la Confraternidad Ferroviaria, transmutación gloriosa de la Federación!

Impudicia divisionista

Estamos cansados de demostrar con argumentos hasta hoy no rebatidos y al parecer irrebatibles, que el divisionismo en las filas obreras no tiene justificación ni disculpas, considerado de un punto de vista puramente revolucionario y de clase. Sin embargo, con una pertinacia realmente significativa y digna, sin duda, de mejor causa, se puede constatar con el dolor consiguiente, que en todos aquellos lugares en que la organización no observa las buenas prácticas societarias ni ejerce un riguroso contralor, el divisionismo — tan peligroso para los bienentendidos intereses proletarios — se filtran en ellas y hasta llega a predominar. Claro es que el predominio de divisionismo en el seno de las organizaciones — por ser contrario a los fundamentales intereses de la clase — es siempre efímero. Cuando los componentes tienen capacidad y carácter, descubren el engaño y terminan por eliminar de la organización a los elementos divisionistas que, consciente o inconscientemente, sirven al capitalismo. Donde estas condiciones no existen, la organización — bajo la dirección de los elementos disolventes — termina por encontrar su propia muerte.

Estas consideraciones se hallan conformadas por la historia de todos los grupos divisionistas que en los últimos años han florecido entre los ferroviarios. Sin embargo, la lección — aunque dolorosa, ya que abundan las víctimas del divisionismo — no ha sido tenida en cuenta. Hay, por desgracia, entre los compañeros ferroviarios, obreros bastante tontos que aun hoy se dejan arrastrar, sin oponer la menor resistencia, por el torcido sendero del divisionismo que conduce indefectiblemente a la perdición.

Ante hechos de esta naturaleza, nos damos cuenta con la consiguiente amargura, de las grandes razones que asistieron al poeta para exclamar que que

"Infinita é la schiera degli sciocchi!"

Estas reflexiones nos la sugieren los camaradas de Rosario, C. C., quienes, según un manifiesto que tenemos a la vista, han decidido separarse de la Confraternidad, aunque impúdicamente continúan explotando el nombre de la misma.

El manifiesto en cuestión — cuya publicación íntegra por razones de espacio nos vemos obligados a postergar hasta el número próximo — no contiene una sola razón ni cita en su apoyo un sólo hecho que pueda justificar tan descabellada medida. Es — como lo comprobarán los compañeros — un vulgar pasquín en el que la falta de razón se suple con una abundancia de epítetos injuriosos e infames.

El gremio ferroviario que está abocado a un grave conflicto, ha de saber juzgar como se merecen a estos "sinceros y desinteresados" apóstoles revolucionarios, que hoy — obedeciendo a razones puramente... ideales — intentan con fútiles pretextos, quebrantar la unidad que debe darnos la victoria en la lucha contra las empresas.

Estas cosas deben tenerse muy en cuenta, si queremos de una buena vez vernos libres de traidores.

¡Alerta, camaradas, el enemigo nos acecha!

Nuestros presos

Llevamos a los camaradas la grata nueva de que ya gozan de libertad los camaradas José Gomez Villanueva y Nicolás Marcos, activos militantes de la sección Tolosa y Ameghino, respectivamente.

El primero, que hallábase bajo jurisdición provincal, fué indultado por el gobernador de la provincia, merced a las empeñosas gestiones de los camaradas de Tolosa.

El camarada Marcos recuperó la libertad debido a las gestiones de la junta central. En el reciente decreto de indultos, además de la libertad del precitado camarada, se acuerda una reducción de dos años en la pena impuesta a los camaradas M. Mayo García, S. de Congilio, José Chermusco y Juan Ribet.

Consecuente con la resolución de los últimos congresos, la J. C. ha iniciado de inmediato nuevas gestiones, con el fin de obtener la libertad de todos los camaradas.

Leyenda que se desvanece

La clase capitalista — en su loco afán de perpetuar su tambaleante poder — combate desesperadamente al proletariado revolucionario. El avance cada vez más firme de las organizaciones sindicales, les ha hecho abandonar los últimos escrúpulos de orden moral. Hoy, el capitalismo, con el deseo de prolongar un tiempo más su moribunda existencia, emplea contra el proletariado todos los medios a su alcance, y con preferencia la mentira y la calumnia, ya que la verdad continúa siendo su mortal enemiga.

Entre nosotros los ataques más furibundos e infames son dirigidos contra la F. O. R. A. El creciente progreso de la institución nacional, mueve a la burguesía a arreciar en sus ataques venenosos contra los más destacados militantes, alrededor de quienes se tejen las más fantásticas leyendas.

Hay que confesar que como el nivel moral e intelectual es tan bajo, dichos ataques tienen algún éxito entre algunos obreros, quienes cegados por un estrecho fanatismo partidista, no trepidan para satisfacer su rencorosidad estúpida — en propalar esas patrañas del capitalismo contra los hombres que están al frente de la institución nacional y que tienen la desgracia de no comulgar con el partidismo exclusivista de estos inconscientes censores.

En estos últimos tiempos, se habló tanto de los "rentados" de la F. O. R. Argentina que muchos trabajadores de buena fe han de haber creído que aquélla era una canongía envidiable. En muchos corrillos de "gentes bien informadas y sinceras" se sostenía que el camarada Marotta percibía quinientos pesos por mes, y hasta hubo quienes considerándose "mejores informados" afirmaban que el sueldo era precisamente el doble de dicha cifra, sin que faltaran los espíritus generosos que completaran esos informes sobre el sueldo, afirmando, además, que Marotta — como el secretario de la F. O. M., camarada García, quien, como es notorio, es objeto de una marcada preferencia de parte de los calumniadores de oficio — poseía, además de algunos lujosos chalets, grandes extensiones de tierras...

Ahora bien; en el informe que el C. F. de la F. O. R. A. presenta al XI congreso, se consignan los sueldos que perciben los "rentados", y resulta — como lo constatará el más miope — que la renta en cuestión no sólo no permite afrontar el problema de la carestía de la vida, sino que está por debajo del salario de cualquier obrero

Y para que nadie dude de la "buena fe y sinceridad" de los que han venido propalando esa leyenda, he aquí lo que ganan los "vividores" del proletariado:

Secretario general, por mes	$	200
Subsecretario, ídem	$	180
Director de "La Organización Obrera"	„	130
Administrador, id., id., id.	„	170
Contador	„	100
Dos dactilógrafos, a $ 140 c/u.	„	280
Un ayudante	„	40

Visión suprema

La lucha actual, entablada entre capital y trabajo, es la lucha entre la reacción y el progreso. Hay dos valores que se chocan y obsesionan los cerebros, uno el de los obreros, la emancipación moral y material del hombre; y el otro, el del capitalismo que es opresión y barbarie.

Nosotros los obreros, empujados por leyes invariables y naturales, la perfección de la especie humana, la evolución de la humanidad hacia una sociedad mejor constituída; estamos en un derecho, y la sublimidad de principios que anidan en nuestros corazones, nos dará la victoria definitiva sobre nuestros adversarios.

Pero debemos, compañeros, estar verdaderamente posesionados del papel que desempeñamos hoy. Estamos dando el paso decisivo en el camino de nuestro porvenir. Es la antigua etapa histórica del Renacimiento, que surge hoy con tanto brío como antaño, y así como ello encauzó el arte, la religión y la creencia por nuevos rumbos en aquella época, nosotros encauzaremos hoy a la humanidad por otros más nuevos y más amplios.

El edificio de la sociedad actual se bambalea; sus cimientos no pueden soportar más el peso de tanta injusticia; es débil ya para resistir el empuje grandioso de las nuevas ideas que, aunque distintas, convergen sobre él, un empujón más y daremos con él en tierra, y entonces seremos libres, seremos hombres de verdad.

El enemigo peor que tenemos, compañeros, es el capital, él es el que se apropia de nuestra producción; él es el que inventó el sistema explotador de los salarios actuales, y él es, compañeros, el que sume al obrero en la miseria.

Compañeros: lo justo, lo propio, es que la tierra sea de quien la trabaje, que los productos los gocen quienes los producen, y no una minoría de burgueses explotadora de una mayoría productora, amparada por leyes creadas por ella y que a nadie más que a ella benefician.

Compañeros: la obra en que trabajamos no es un nuevo mejoramiento de la clase proletaria, no es sólo una mejor retribución por el exceso de nuestro esfuerzo, es una obra de reivindicación social, es la libertad de una clase esclavizada por un grupo de holgazanes, es un paso que damos en la evolución histórica de la humanidad. Para que esto sea una hermosa realidad, hace falta en el obrero una preparación consciente, hay que bregar sin tregua para que, llegado el momento, esté preparado para asumir directamente la dirección y explotación de la industria y de todas las fuentes de producción.

Esto es solo el golpe que falta asestar sobre el vetusto edificio de la sociedad burguesa, y el golpe definitivo para empezar una nueva etapa histórica.

Eduardo SAGEANE.

Neuquén, 15|12|20.

EL GRAN ENFERMO

(Este artículo de Ferrero ha visto luz en "La Nación". Nosotros lo reproducimos en virtud de los datos que contiene — y que conviene hacer conocer, ya que ellos evidencian el poder alcanzado por la organización del proletariado del riel — y por tratarse de un asunto puramente ferroviario. Sin embargo, hemos de hacer notar que reputamos equivocada la tesis que sostiene en ese artículo el historiador de la grandeza y decadencia de los Césares. Para nosotros, el enfermo no es el ferrocarril: es el capitalismo.

Si don Guillermo Ferrero con sus éxitos ruidosos de historiador no hubiera perdido la libertad de espíritu y la capacidad de análisis — que tan bien puso de relieve en "L'Europa Giovine" y en sus conferencias sobre el militarismo — no podía haber llegado a tan desconsoladora conclusión. El, si no hubiera malogrado, "en su afán de llegar", las nobles condiciones de su espíritu — habría podido hoy — como lo hizo en su primera obra, al estudiar Francia, Alemania, Inglaterra, etc.—donde, a pesar de su aspecto vetusto, supo descubrir una Europa joven — hoy — repetimos — si Ferrero conservase las cualidades de entonces — habría podido vislumbrar fácilmente, a través del desorden agónico del mundo capitalista, el mundo nuevo, el del trabajo emancipado, que se abre paso cada día con más firmeza.

Encontramos igualmente infundadas las preocupaciones de Ferrero en lo que respecta a las consecuencias sociales que puede dar márgen la intervención en las cosas públicas de la organización ferroviaria y de los demás trabajadores. Porque, francamente, la intervención de los organismos proletarios en la política, ya sea en su parte interna como en la del exterior, tiene forzosamente que ser benéfica. Basta, para esto, con recordar que la guerra europea sólo ha sido posible por la falta de organización proletaria y, en parte, por la indiferencia que la organización entonces existente observaba frente a estos problemas de orden general. Y, a no ser que se desee la repetición del 1914, nos parece que todo hombre bien inspirado deberá mirar con simpatía el esfuerzo que están realizando los trabajadores del mundo. Por que no cabe hoy la menor duda que sólo con el triunfo del proletariado, la humanidad podrá verse libre de los horrores de nuevas guerras.

Pero don Guillermo Ferrero, que tiene la vista fija en el pasado, no ve estas cosas que pertenecen al presente y al porvenir, y es por esto, también, que confunde una crisis de salud con una enfermedad mortal.)

Es el ferrocarril...

En Europa y en América, en todos los países de civilización occidental, el ferrocarril está en crisis. La enfermedad de que sufre es profunda y múltiple. Ante todo, está anémico. En Inglaterra, en 1919, los ferrocarriles han perdido en conjunto 45 millones de libras esterlinas; los de Alemania, siete mil millones de marcos, mil millones y medio de liras los de Italia. No sé las cifras a que montan las pérdidas de los ferrocarriles franceses y norteamericanos, pero unas y otras son también ingentes. Los aumentos de las tarifas, en todas partes duplicadas o triplicadas, no han bastado para colmar el vacío. Los salarios de los empleados, el precio del carbón y de los metales siempre en alza, hacen que se ensanche el abismo que separa en los balances el debe y el haber, amenanzando tragarse la fortuna de los estados y de los pueblos. Los gobiernos ven que el abismo se ensancha y ahonda, pero no saben qué medidas adoptar.

¡Y siquiera el servicio, que se ha vuelto tan caro, fuera como el de antaño! Los coches en que los pobres viajeros tienen que aposentarse son viejos vagones, sucios, destartalados, verdaderos esqueletos ambulantes. Las locomotoras escasean y las que hay están gastadas. Las líneas son reparadas tan someramente que un viaje se ha vuelto una cura de medicina vibratoria, tantos son los golpes y sacudidas a que está expuesto el viajero. Pero, ¿quién se atreve siquiera a quejarse? El viajero está satisecho y corre a llevarle un voto a la Virgen cuando llega a su destino con los huesos sanos y salvos. Los trenes se han vuelto más escasos y más lentos. Los soberbios expresos que cruzaban la Europa de un extremo a otro, con velocidad fulmínea, sólo son ya un recuerdo de los tiempos felices. ¡Y si los horarios reducidos, con que tenemos que contentarnos, fueran ejecutados con puntualidad!

Pero el viajero que le confía su destino a un tren, no sabe nunca cuándo llegará. Ya no se puede estar seguro de nada en un tren europeo: ni de que no falte el carbón durante el camino, ni de que la locomotora no se descomponga, ni de que los ferroviarios no se declaren en huelga, a mitad del trayecto, plantando el convoy en la primera estación. Ya no hay horarios, ni reglamentos, ni leyes ferroviarias. Todo marcha como Dios quiere.

El transporte de las mercaderías está todavía más desorganizado que el de pasajeros. Las estrecheces que sufren, en muchos sentidos, las poblaciones de Europa, dependen mucho más de lo que se suele llamar la crisis de transportes que de la deficiente producción. La producción ha disminuído, pero no en medida que justifique la escasez de que sufren muchas regiones. Pero la distribución se ha vuelto difícil, de manera que las cosas no pueden ir de los sitios en que abundan a aquellos en que escasean, con la misma facilidad y rapidez que antes. Faltan los vagones, las locomotoras, el carbón, falta la seguridad y la protección de la propiedad, porque la antigua disciplina del personal ha desaparecido. Los robos en los ferrocarriles, en las estaciones y a lo largo de las líneas se han vuelto un flagelo en toda Europa. Y comienzan a repetirse los asaltos a mano armada de los trenes en marcha. En todos los países hay gentes que no quieren dejar que se pierdan las bellas enseñanzas, aprendidas durante la guerra. No teniendo que conquistar trincheras, asaltan los trenes. "Impara l'arte a mettila da parte" — dice el proverbio.

En fin, los ferrocarriles, después de haberse vuelto un desastre económico, amenazan tornarse un peligro político. Las huelgas de los empleados ferroviarios son siempre una gran molestia para el público, cualquiera sea su causa. Pero ¡qué hacerle! Paciencia, puesto que se producen por razones económicas!

El público había acabado por resignarse, aunque desde hace unos dos años las huelgas se han vuelto muy frecuentes. Al fin y al cabo — pensaba el público — los ferroviarios también son hombres y tienen derecho a vivir. Pero de algún tiempo a esta parte los ferroviarios de toda Europa aspiran a convertirse en una potencia política, y se sirven de la huelga y de la amenaza de huelga para dictarle al gobierno su conducta, especialmente en las cuestiones internacionales. Polonia sabe algo de esto. Los ferroviarios de media Europa no eran favorables a Polonia y se negaron, o por lo menos trataron de negarse, a transportar las armas y las municiones, que debían serviles en su guerra contra Rusia. Los gobiernos, impotentes para resistir abiertamente estas imposiciones, han tenido que recurrir a subterfugios de diversas clases. Si esto sigue, será necesario que los gobiernos dupliquen su representación diplomática, y además del embajador o del ministro acreditado cerca de un gobierno extranjero, acrediten un embajador o ministro especial ante el Sindicato de los Ferroviarios del aludido país.

¿Quién hubiera podido predecir, en 1914, que la guerra que entonces comenzaba produciría entre otros efectos esta enfermedad crónica del sistema ferroviario de toda Europa, y que la enfermedad se comunicaría, en cierta medida, de los países beligerantes a los países neutrales? Si alguien hubiese profetizado tal cosa, habría pasado por un original y nadie le habría hecho caso.

Y sin embargo es así. El sistema ferroviario del mundo está afectado por una enfermedad oscura y compleja, que se presenta en todas partes con síntomas análogos, si bien con distinta intensidad. Los síntomas son estos: desorganización, lentitud e imprecisión del sercicio, escasez del carbón, insuficiencia y decadencia del material, abandono de las vías, indisciplina del personal, aumento rápido y mucho mayor de los gastos que el de las entradas. Desorden, pérdida y quiebra, en una palabra. La enfermedad es universal. Los países que han hecho la guerra sufren más que aquellos que no participaron en ella. A los países que han hecho la guerra el mal los afecta en la medida en que la guerra los hizo sufrir.

El país en que la enfermedad ha asu-

...mido una gravedad mortal es Rusia. En Rusia el sistema ferroviario amenaza realmente con desaparecer. Parece que muchas líneas secundarias están definitivamente abandonadas, y que las líneas principales van decayendo de año en año. Todos los años el material disminuye, porque el gobierno no consigue reemplazar más que una parte de los vagones y de las locomotoras puestos fuera de servicio. Los bolshevikis han conseguido reorganizar el ejército, pero no los ferrocarriles. Hay hasta quien predice que el régimen comunista caerá pronto por el desastre del sistema ferroviario; pero ¿qué será entonces de Rusia? ¿No retrocederá de dos siglos? ¡Qué catástrofe sería para el mundo la destrucción de ese sistema ferroviario que ha costado tanto dinero y tanto trabajo!

Poco menos desesperada es la situación de los ferrocarriles de Austria y de Hungría. Algo mejor es en Alemania, donde la excelente organización en tiempo de paz y la energía del país han resistido mejor a la catástrofe. Más tolerables son, en compensación, las condiciones del sistema ferroviario en Francia, en Inglaterra, en Italia; pero, aun en estos países, están mucho peor que en el buen tiempo antiguo, cuando existía en el mundo ese bien de que sólo ahora estimamos el inapreciable valor: la paz!

La enfermedad del sistema ferroviario es una de las herencias más terribles dejadas por la guerra. Ella sola bastaría para probar lo que siempre he sostenido desde 1914: que nosotros no nos encontramos frente a una de las tantas guerras de la historia, sino ante una crisis profunda de la civilización occidental. Y es una enfermedad terrible que podría parangonarse en el cuerpo humano a una enfermedad del sistema circulatorio. Los ferrocarriles son las arterias y las venas de la civilización occidental: ¿qué va a ser de este cuerpo enorme cuyas arterias y cuyas venas pierden la elasticidad, endurecen, o se obstruyen con embolias, o están amenazadas por continuos aneurismas? ¿Se negarán a hacer circular la sangre en todo el cuerpo?

Si es curable y cómo puede serlo esta enfermedad, no lo sé. Que pueda ser rápidamente curada, lo espero, si bien esta esperanza se funda más en el deseo que en una valuación positiva de las posibilidades presentes. Pero una cosa se puede afirmar desde luego, y es que esta enfermedad será una de las medidas más ciertas del estado en que cada estado y la civilización occidental se encuentran. Cuando queráis saber en el porevnir si un estado se está curando del agotamiento de la guerra y si éste empeora, observad sus ferrocarriles, si se reorganizan o no; observad a sus ferroviarios, si se ocupan de su oficio o si quieren hacer política internacional. Los ferrocarriles se están volviendo uno de los termómetros más seguro de la fiebre mortal que consume a la civilización occidental: de esa fiebre insidiosa y terrible, que amenaza con matarla en su plena vitalidad.

Guillermo FERRERO.

LA VOZ DE LA EXPERIENCIA

A los compañeros de Charaday

En uno de los pasados números de EL OBRERO FERROVIARIO he tenido la satisfacción de leer algo relacionado con la sección Charaday, de la cual tengo bastante que recordar, ya que yo, soy uno de los que obcecado y fanatizado por los canallas del divisionismo de quienes he sido inconsciente instrumento, contribuí al "autonomismo" imbécil que había de costar tantas lágrimas a muchos padres de familia que se dejaron arrastrar por los eternos traidores del proletariado: los divisionistas, a desgraciados movimientos que sólo podían beneficiar individualmente a ellos, los instrumentos del capitalismo que los preparaban.

Dolorosas experiencias, de las cuales tun hay muchos que sufrimos las terribles, consecuencias, hicieron convencerse a los obreros sinceros de la sección Charaday, de que sólo y exclusivamente desde las compactas filas de la entonces Federación Ferroviaria, podríamos luchar con perspectivas de éxito contra las prepotentes empresas ferroviarias que, con el cinismo más grande que se ha conocido, nos explotan y oprimen aprovechando nuestra falta de organización.

Empero, parece que aquello no fué suficiente, pues según la publicación de referencia, nuevamente vuelven los compañeros de Charaday a ser víctimas de las maquinaciones de los divisionistas que consiguieron, valiéndose del engaño más descarado, separar a esta sección del resto de los ferroviarios del país que militan en la Confraternidad, quedando así, aislados por completo y, por ende, a merced completamente de los caprichos de los traidores del proletariado al servicio de las empresas ferroviarias.

Es en virtud de esto que me considero obligado a dar mi voz de alarma a los buenos compañeros que, como Carreras, Berneri y otros, sirven de instrumentos a esos enemigos de nuestra clase, que solo buscan desprestigiarla para luego entregarla dividida, deshecha, a los voraces y criminales explotadores del esfuerzo proletario, que se cuidan de remunerar muy bien la "obra" de los traidores.

Después que la unidad del gremio pudo materializarse debido a los esfuerzos realizados por los buenos, por los sinceros compañeros que siempre y en todo momento estuvieron al servicio de la organización de la clase trabajadora; después que los buenos camarados, imitando el ejemplo de los sensatos, declararon estar dispuestos a cumplir los acuerdos tomados por nuestros congresos; cuando todo nos indicaba que la organización en el ferrocarril de Santa Fe se había librado de la terrible plaga del divisionismo, reaparece éste sembrando la confusión y haciendo que estos camaradas sean los traidores de sí mismos y de su organización al declararse dispuestos a ser los enemigos de la Confraternidad ingresando en las sociedades patronales que han dado en llamar "sindicatos únicos" o "sindicatos autónomos", lo que para el caso es lo mismo, ya que con diferentes nombres no dejan de ser sucursales disimuladas de la A. N. del T. y la Liga patriotera.

Por eso, yo que conozco perfectamente a los trabajadores de Charaday, los invito a que reflexionen un momento sobre los insensatos consejos de Carreras y Palomeque, y a éstos para que dejen de ser inconscientes instrumentos de quienes tienen interés en tener divididos a estos valientes camaradas que, engañados sin saberlo, hoy militan en un que bajo la apariencia de un revolucionarismo huero, sirve a los intereses patronales. Por este motivo, es que yo los invito a venir a ocupar su puesto en las filas de la única organización que cobija en su seno a la mayoría del proletariado ferroviario: la Confraternidad.

Es necesario, camaradas, reconocer el error en que habéis incurrido, y nuevamente volver junto a los trabajadores conscientes de su misión en la hora actual, a luchar decididamente por la emancipación de nuestra clase.

¡A la obra, camaradas!

F. ROCHA.

P. de la Plaza 1920.

Confraternidad Ferroviaria

Por los Cesantes de Meridiano V. — Actitud insólita del gobernador.

Como es del dominio de los compañeros, la administración del F. C. La Plata al Meridiano V suspendió hace algún tiempo a 7 camaradas, alegando para ello razones de economía, pretendiendo, con esto, ocultar los verdaderos móviles que la habían guiado y que no eran otros que restar a la organización la cooperación de algunos camaradas que se destacaban en ella.

Los camaradas del citado ferrocarril propusieron a la administración el prorrateo del trabajo a fin de que esos compañeros no fueran despedidos; pero todo fué inútil; la orden se cumplió y fueron despedidos sin otra explicación.

Visto esto, los comités tomaron intervención, destacando varias veces comisiones ante el ministro de O. P. de la provincia; quien al principio prometió arreglar el asunto y luego, volviendo con la mayor frescura sobre sus pasos, sostuvo que el asunto excedía de sus facultades y que convendría ver al gobernador.

Ante una resolución semejante los comités de Talleres y Tráfico resolvieron pasar el asunto a la Junta Central, la que se avocó de inmediato a la solución del conflicto. Consecuente con esta resolución solicitó en repetidas ocasiones audiencia al gobernador de la provincia, Dr. Crotto, y este funcionario remachó este cúmulo de incorrecciones, dando el silencio por respuesta.

Como bien lo dicen los telegramas que van al pie y que la Junta Central ha enviado al doctor Crotto, la tranquilidad pública exige solucionar estos conflictos y sin embargo, quién, por la índole de investidura, debería ser el más interesado en esto, es el que provoca con una actitud tan fuera de lugar; demostrando así que poco le interesa la susodicha tranquilidad, y que más que un gobernante de un pueblo, llamado a suavizar los conflictos entre el capital y el trabajo, da la impresión de un intransigente capitalista.

He aquí los telegramas que la Junta Central de la Confraternidad ha enviado:

Buenos Aires, diciembre 14 de 1920. — Doctor José Camilo Crotto, gobernador provincia Buenos Aires.

Consecuentes normas orden pedimos V. E. audiencia para zanjar dificultades personal ferrocarril La Plata Meridiano Quinto.

Obreros descontentos por trabajo gestiones ante ministro obras públicas provincial, solicitan ser atendido, encomendándonos representación, tranquilidad pública exige sea arreglado conflicto sin llegar situación extrema. Apelamos sentimientos justicia V. E. rogándole fije fecha entrevista para exposición hechos que tal vez ignore.

Por Confraternidad Ferroviaria. — **Castelli**, presidente. — **Basanta**, secretario. — Domicilio, Alberti 355, Capital Federal.

Doctor José Camilo Crotto, gobernador provincial, La Plata.

Gremio ferroviario extraña silencio V. E. ante correcto telegrama de 14 corriente.

Personal ferroviaro La Plata Meridiano Quinto pide se le escuchen justas razones.

Agotadas tentativas arreglo, Confraternidad Ferroviaria declina responsabilidad consecuencias ulteriores. — **Basanta**, secretario; **Castelli**, presidente. Alberti 355, Capital.

Circular a las comisiones mixtas

Circular N. 3.

Buenos Aires, 15 diciembre de 1920. — Compañero secretario de la Comisión Mixta de la Confraternidad Ferroviaria, sección...

Estimado camarada:

Le comunico a usted que la Junta Central, en sesión del 13 del corriente, ha nombrado secretario general al compañero José S. Basanta, a nombre de quien deberá dirigirse la correspondencia en lo sucesivo.

El compañero A. Piñeyro, pasa a desempeñar el cargo de pro secretario.

Esperando tome nota de la firma del nuevo secretario general, le saludan cordialmente, por la Confraternidad Ferroviaria. — **José Basanta**, secretario general. — **Enrique Castelli**, presidente.

Omisiones

En la publicación de los escalafones se ha incurrido en algunas omisiones que creemos conveniente salvar.

Del escalafón del personal de talleres se han omtido las siguientes disposiciones:

CHAUFFEURS

Sueldos

1a. categoría . . . $ 270 mensuales
2a. íd. . . . . „ 260 „

Viáticos

El chauffeur que salga de su residencia, en servicio, más de cuatro horas, se le abonarán $ 2 por comida; pasando de ocho horas, $ 4 por comida y cena, y $ 6 si tuviera que pernoctar fuera de su residencia.

Vestuario

A los chaffeurs se les suministrará un uniforme completo cada seis meses, un sobretodo cada dos años, y un impermeable cada cuatro años.

También fué omitida una proposición accesoria del personal de talleres, según la cual no se permitirá que las empresas aumenten las tarifas so pretexto de mejorar las condiciones del personal.

A propósito de una publicación

El artículo del camarada A. Blasco, titulado: "prácticas sindicales" ha disgustado a algunos de los camaradas de Tracción, de la sección Ceres, que se consideran aludidos en dicha publicación. Nosotros no pensamos que dicho artículo pudiera traer este resultado. De haberlo previsto, otra habría sido nuestra actitud, ya que, hoy como siempre, deseamos mantener la unidad y cultivar la concordia a toda costa entre los militantes de la Confraternidad, que estimamos hoy más necesaria y útil que nunca.

Con este fin, acojemos — como acto de justicia — la rectificación que nos envían los camaradas Coppo y Crocco, (las que insertamos a continuación. Pensamos como el carada Coppo, que estos asuntos antes que en las columnas del periódico deben ventilarse en las asambleas mixtas.

A LOS COMPAÑEROS DE LA CONFRATERNIDAD

Como presidente del C. E. y asociado del Sindicato de Tracción, Sección Ceres F. C. C. A., me veo en la obligación, camarada director, de desvirtuar los cargos que el camarada A. Blasco pretende hacer pesar sobre los asociados y la institución en que militamos. A raíz del último conflicto que se produjo en la sección La Banda y que repercutió hasta esta sección, por los sindicatos Tráfico y Talleres, y que no fué tratado por el sindicato de Tracción por que los camaradas de Ceres no han tenido la delicadeza de pasar una simple nota como elemento de juicia para ver si haciamos causa común con ellos o no. A raíz de esto, EL OBRERO FERROVIARIO, número 9 publica un artículo del camarada A. Blasco, en el que empieza citando que determinados ferroviarios pretendemos utilizar la organización para defensa exclusiva de los intereses propios, lo que es incierto.

En lo que se refiere a lo de hacer primar nuestras tendencias, debo manifestar a dicho compañero que por lo visto es él quien quiere mandar en casa propia y en la agena. (Lo que es nosotros no se lo vamos a permitir).

El podrá hacer lo que mejor le parezca; pero nosotros, los asociados del Sindicato de Tracción, vamos a hacer lo que debemos de hacer encuadrados dentro de los estatutos de la Confraternidad, porque sabemos respetar los pactos que celebramos, y además son los estatutos los que han servido de "bases" para la unidad. ¿Por qué pisotearlos ahora como él hace?

A causa de este conflicto de La Banda, en una asamblea se expresó que se debía de prescindir de los estatutos. Como el citado compañero fué delegado al Congreso Mixto donde se selló la unificación, cabe preguntar: ¿qué actitud tomó cuando se aprobaron los artículos 7, inciso c) y 38 y 39, que son los que definen los casos como el que ha dado lugar a su artículo? — **Eugenio Crocco**, Presidente de "La Fraternidad.

PRACTICAS SINDICALES

He de aclarar, por lo que pudieran afectarme, los conceptos vertidos por el camarada A. Blasco, en su artículo aparecido en el número 9 de EL OBRERO FERROVIARIO bajo este mismo título.

En el artículo de referencia el camarada Blasco acusa de hipócritas a los que no piensan como él; sin embargo, puedo afirmar que, y si no más, me considero, por lo menos, tan sincero como él.

Por otra parte, he de hacer notar al camarada Blasco, que en sus dos años de organizado, no ha adquirido la experiencia sobre las luchas sindicales que otros obreros, sin jactarse tanto, en sus quince y más años de organizados hemos por fuerza adquirido. En virtud de estos conocimientos adquiridos e nla lucha diaria, nos hemos convencido de la imposibilidad de hacer uso de la organización para fines personales, y yo, por mi parte, confieso que jamás pensé en tal cosa, que sólo al compañero Blasco se le ocurre, ya que él no estaba en Ceres en aquellos tiempos...

Por eso mismo se le ocurre a este compañero que jamás hemos hecho nada por el bienestar colectivo; y se le ocurre — repito —, porque no sabe de nuestra actuación, pues cuando él vino ya habíamos organizado nosotros la sección; ya no había peligro de gritar la "acción" directa, puesto que ya existía la unión, y por ende, la fuerza para repeler los atropellos que puideran llevar a cabo los patrones.

Por las razones que dejo anotadas, es por lo que es valiente partidario de la "acción" directa este buen compañero que se va "directamente" al jefe y no es capaz de protestar por el antihumano horario de 16 horas que tiene.

Por lo demás, en lo que respecta a que "aspiramos al queso gubernamental", creo innecesario dejar constancia de que no confíc más que en la eficacia de al organización sindical, por cuyo motivo me evito de explicar por qué no aspiro al "queso" que el compañero Blasco dice.

Y, por último, hago notar que estos asuntos, antes que en el periódico, deben ventilarse en las asambleas mixtas, en una de las cuales estoy dispuesto a sostener todo lo que dejo dicho.

Rodolfo Coppo.

Ceres 1920.

¡VERDADES!

La justicia no se mendiga; se exige.

Hay por el mundo seres humanos para quienes la lucha por el pan es cuestión de flexibilidad en el espinazo; seres que jamás han sentido bullir en sus venas la sangre generosa que impele al hombre a la acción en defensa de lo justo y de lo noble; seres que no saben de rebeldías; pero que tienen como norma la humillación sistemática para con los "amos" y el despotismo para con los subalternos. A este género de eunucos de la acción, pertenece la mayoría de los jefes de estación, relevantes y muchos auxiliares.

He aquí uno de los tantos concretos que podríamos citar y que viene a corroborar lo que acabamos de decir:

Los jefes relevantes del ferrocarril Midland han dirigido una nota colectiva a sus superiores adelantándoles que ellos no se solidarizan con lo que resuelva la Confraternidad (¡qué extraño!, ¿no?) y para demostrar su "fidelidad" ladran, y ladran contra la organización, como míseros perros.

Nada tendríamos que decir si éstos rechazaran esas mejoras porque son capaces de conseguir más, mediante su acción, pero no es así; una vez cesado en sus ladridos se arrastran por el suelo y meneando la cola en señal de sumisión imploran del amo un "hueso": "¡la vida está cara, señor, no podemos vivir!; ¡esperamos que usted nos tenga en cuenta!", etc., y no hay du[illegible] les ligará una "costilla pelada" [illegible] hay superiores que necesitan a[illegible] "marcados servicios" de estos [illegible]

Si se piensa que la inmens[illegible] del personal ferroviario tien[illegible] perior inmediato a estos elem[illegible] es difícil hallar el por qué d[illegible] dad de injusticias que a dia[illegible] meten con el personal y que [illegible] mo natural consecuencia conf[illegible] redundan en perjuicio de la misma empresa a quien creen favorecer cuanto más maltratan a sus subalternos.

Así lo han entendido algunos superiores inteligentes y se han dispuesto a ponerle fin. De ahí la circular que el nuevo gerente del C. A. ha pasado a los jefes de estación en carácter de "reservada" y en la cual se les exige el cese de ese vergonzoso estado de cosas, en el cual aparecen ellos "más papistas que el papa".

Se nos informa también que el gerente del Sud ha hecho lo propio. Han comprendido, o las circunstancias les han hecho comprender, a estos señores, que la mayoría de los conflictos que se suscitan en las estaciones tienen su causa en el despotismo de los jefes, que, creyéndose accionistas algunos, y otros con una concepción falsa de sus deberes, no alcanzan a comprender que la armonía entre el personal, sea cualquiera el puesto que ocupe, redunda en beneficio de todos, incluso de la misma empresa, que se evita así conflictos que por bien que le salgan le erogan grandes pérdidas.

Y colma en lo ridículo si se examina y se ve que la situación de estos tiranuelos, en su faz pecuniaria — que es la única que conocen — es poco envidiable, y tan es así que muchos de ellos pueden hacer frente a las necesidades materiales de la vida mendigando dádivas a los estancieros o industriales a quienes sirven, no sólo en su calidad de agentes del ferrocarril, sino hasta de lustradores. Individuos que sacan su pañuelo para limpiar los botines del señor X porque le da algo,y en cambio el peón de la estación tiene que barrerle los pisos de su casa particular.

Felizmente, el mundo de los fuertes va avanzando a pasos agigantados; de todas partes fluyen a las filas hombres que se atreven a mirar de frente al sol, y no está lejano el día en que esos aventureros, que usurpan el esfuerzo de los demás, han de recibir, en pleno rostro, el escupitajo del desprecio.

B. F. ZUGASTI.

Carta abierta

A LOS CAMARADAS GUARDAS DE LA BAJADA Y PERGAMINO (C. G.)

En vista de que algunos camaradas que ignoran lo que dicen, andan propalando de que el subscripto es un obstruccionista de la organización, o mejor dicho un vulgar divisionista, me veo en la necesidad de hacer pública mi más enérgica protesta contra esas charlas que sólo tienen la virtud de molestar y afectar el buen nombre de quienes jamás por sus actos se hicieron acreedores a ellas.

Ante todo, he de dejar constancia de que milito en las filas de nuestra organización desde el año 1912, habiendo sido el fundador de la sección Villars, de la cual he sido secretario durante dos años consecutivos.

Recurro, pues, al juicio de los compañeros de la citada sección, en la que actué hasta ser trasladado a Mercedes, sección en la que actúo aún, sin que jamás se me haya rebajado hasta el extremo de llamarme divisionista u obstruccionista; a mí, precisamente, que siempre he dedicado todas mis energías a la unidad de nuestro gremio, entendiendo que solamente unidos podremos hacer frente y derrotar a la tiránica clase capitalista.

Y, para terminar, recomiendo a los compañeros, que antes de juzgar a una persona es necesario conocerla y, por otra parte, estar seguros de saber lo que se dice.

Bernardo OREJA.

Mercedes (C. G. B. A.), 1920.

¡Propaguemos!

En estos momentos en que los obreros de todo el mundo se agrupan en sus sindicatos de oficio para llevar una acción conjunta contra los explotadores, éstos quieren tener a los obreros distanciados y no pierden la ocasión para poner en juego todos los medios y todas las artimañas vergonzosas, para llevar adelante sus viles propósitos.

Pero nosotros los obreros no podemos mirar con indiferencia estas maniobras de nuestros enemigos.

Los obreros conscientes debemos poner una valla infranqueable a estos que quieren tenernos sumidos en la miseria y en una vil explotación, en perjuicio de nosotros, y en beneficio de ellos, para poder así despilfarrar a sus anchas todo el beneficio que sacan de nuestro constante sudor, después de largas y penosas jornadas de trabajo.

Si queremos está en nosotros el remedio para poner fin a todas estas maniobras, a toda esta explotación de que somos objeto.

Digo que está en nosotros el remedio y lo sostengo, porque si todos los obreros que están en la organización se preocuparan de extender una propaganda activa y constante, todos los que aun permanecen alejados de nuestras filas 'udrían a engrosarlas, y una vez educados en la organización sindical, serían otros tantos propagadores y defensores de la misma.

Es por esto que tenemos los obreros la misión de propagar por todos los medios a fin de hacer comprender a aquellos compañeros de trabajo que aun permanecen aislados de nuestra organización lo improcedente que es y el perjuicio que él se hace al permanecer solo y sin medios para hacerse valer ante aquellos que viven a expensas de su sudor y gozan ante su decadencia, después de largas y penosas jornadas que los imposibilitan a imponerse ante aquellos que le privan de su libertad y bienestar.

¿Eontonces qué hacer?

Antes de que nuestras fuerzas decaigan por la rudeza del continuo trabajo, vigoricemos y consolidemos nuestra organización sindical y daremos por tierra con toda esa injusticia, todos esos insultos de que somos objeto los obreros en general.

Capacitémonos moral y técnicamente, y así seremos los hombres que hemos de echar por tierra esta sociedad actual de opresión y de miseria y así [illegible]taremos en condiciones para levantar [illegible] estas ruinas la nueva sociedad [illegible]cia, de libertad y bienestar para [illegible] los oprimidos y explotados del [illegible] [illegible] y atraer a nuestras filas a [illegible] desorganizados, es hacer [illegible]; instruirlos es hacer jus[illegible] [illegible]os y seremos los hombres [illegible]

Un feroviario entusiasta.

A los guardas del Oeste

Camaradas: hace tiempo que vengo observando la actitud decisivamente agresiva que observan con nosotros, los llamados superiores, pero he constatado también que esto sucede casi siempre en virtud de la apatía o cobardía de muchos compañeros que sufren resignados los groseros insultos de tipejos que quieren demostrar su "superioridad" insultando y vejando al personal.

Esto sucede, repito, debido a que muchos camaradas guardas tienen muy flexible la espina dorsal y están siempre dispuestos a una servil reverencia. Pero, si los compañeros todos se preocuparan un poco más de la vergonzosa situación de miseria en que vivimos, la cosa cambiaría de aspecto ,y la prueba más evidente la tenemos en que cualquier obrero bien organizado de otros gremios, está en condiciones muy superiores a las que tenemos los ferroviarios del Oeste, que aún no hemos sabido imponer el cumplimiento a la Reglamentación del Trabajo, de la que se mofan las empresas y la Dirección General de FF. CC. que está al servicio exclusivo de las mismas.

Esta situación vergonzosa en que nuestro miedo nos ha colocado, no es posible soportarla por más tiempo, pues ello significaría demostrar que nuestra conciencia de obreros es inferior a la de cualquier otro obrero analfabeto, pero que sin embargo, tiene un concepto elevado de la dignidad de su clase.

Es preciso, pues, que aquellos que aún no han tenido ese gesto con el cual nos demostrarían que no son unos vulgares cobardes o alcahuetes, se apresuren a organizarse y, los otros, los que a pesar de cotizar mensualmente en nuestra organización no nos han demostrado su hombría, su conciencia, lo hagan también, imponiendo por todos los medios el respeto a nuestros derechos ya conquistados y a nuestra organización que se apresta para conquistar otros.

Todos los trabajadores deben estar convencidos de que sólo por medio de la organización hemos de imponernos a las empresas capitalistas y sus aliados: Dirección de FF. CC., divisionismo, amarillismo y toda la cáfila de instrumentos con que cuenta para obstaculizar nuestro paso hacia nuestra emancipación.

Y siendo este el único medio con que contamos los trabajadores, debemos hoy y siempre dedicar toda, absolutamente toda nuestra actividad a su engrandecimiento para arrancar al capitalismo por el momento las mejoras indispensables y más tarde, cuando seamos capaces para ello pondremos en práctica el artículo 3 de los estatutos de la Confraternidad: "asumiremos la gestión directa de la industria ferroviaria, de acuerdo con el principio de que los instrumentos de trabajo pertenecen al trabajador!

¡A la obra, camaradas!

Un guarda de pasajeros.

ACTOS OFICIALES

REUNIONES DE LOS COMITES

SESION DEL 10 DE NOVIEMBRE

Presentes: 18 miembros; preside Hurtado.

Actas. — Se da lectura de las actas anteriores hasta la reunión de fecha 29 de octubre inclusive, las que son aprobadas.

Reunión de los cuerpos directivos de los tres sindicatos y junta central. — Los secretarios informan del resultado de la reunión convocada por la Junta Central, para fijar la interpretación correcta de los estatutos.

Meridiano V. — Vila informa que aun la comisión no ha podido entrevistarse con el ministro de O. P. de la provincia.

Traspaso de socios. — Tramonti informa que, conjuntamente con los demás miembros de la comisión, hicieron entrega de las listas a los compañeros Firpo y Baliño y que éstos convinieron en prorrogar el plazo hasta el 31 de diciembre.

Carnets. — Se acuerda ordenar la confección de los nuevos carnets. Se resuelve, además, que éstos sean utilizables durante cinco años para obtener mayores ventajas. En vista de su costo elevado, se acuerda cobrarlos a las secciones de acuerdo a su costo, o sea a razón de veinte centavos cada uno.

Actitud de las empresas. — El secretario informa ampliamente del cambio de actitud de las empresas, las que pretenden desconocer la personería de la organización, puesto que ahora pretenden tratar el escalafón sin la intervención de la misma.

Después de un amplio debate se resuelve aconsejar a las secciones rechacen las proposiciones de las empresas. Se acuerda, además, dirigirse a la Junta Central proponiéndole que si sus gestiones no determinan a las empresas a rectificar su última resolución y tratan el escalafón con representantes de la Confraternidad, se ordene el trabajo a reglamento a partir del primero de diciembre, sin perjuicio de adoptar más adelante medidas de otra índole.

Comisión para uniformar los escalafones. — Se autoriza a la comisión ya nombrada para que empiece a dar cumplimiento a su cometido.

Congresos del personal de Talleres y Tráfico. — Se deja para la próxima reunión la fijación de la fecha de los congresos de Tráfico y Talleres.

Confraternidad Ferroviaria. — En respuesta a una proposición de estos comités la Junta Central comunica que ha resuelto iniciar las jiras por aquellas secciones en las que aun hay grupos distanciados de la Confraternidad a fin de buscar su incorporación a la misma.

Boulogne. — La Junta Central solicita de los C. C. atienda una delegación de Boulogne. Se acuerda invitarla para la próxima reunión.

Villa Mercedes. — El secretario de Talleres informa de la situación creada a los peones cargadores de varias secciones del Pacífico con motivo de pasar a depender de un contratista particular y que, por tal causa, la empresa no los considera más ferroviarios. Agrega que ya han sido suspendidos algunos compañeros por rehusarse o depender de otro patrón. Para tratar de resolver este asunto se nombra a dos miembros para que se entrevisten con el gerente del F. C. P.

SESION DEL 15 DE NOVIEMBRE

Preside Méndez.

Fecha de los congresos de Tráfico y Talleres. — El secretario informa el motivo de la reunión.

Se cambian ideas sobre la forma de llevar a cabo los congresos y fecha de los mismos, acordándose para el de Talleres los días 28 y 29 de noviembre, y para el de Tráfico el 1 y 2 de diciembre.

SESION DEL 17 DE NOVIEMBRE

Presentes: 20 miembros; preside Durán.

Asunto Bologne. — Rosanova informa que se encuentra presente una delegación de Bologne, la que tiene la misión de aclarar ciertas partes del informe presentado por el C. F. al V congreso de la Federación que, a juicio de esta sección, afecta el buen nombre de la misma.

Se invita a los delegados de dicha sección y de la Junta Central. Después de aclarar la situación, demostrando el compañero Rosanova que lo manifestado en el informe citado, a pesar de ser un fiel exponente de la verdad, no ha sido dicho con la intención de herir la susceptibilidad de los camaradas de Boulogne, se acuerda — conforme al pedido de los delegados de ésta — hacer pública esta declaración.

Puerto de la Capital. — Rosanova informa que esta sección ha resuelto retirar su representación como miembro del Comité Central al camarada Soto porque — según dice — ese camarada no es más persona grata a la comisión de la misma.

Después de una deliberación en la que toman parte varios miembros, se resuelve no reconocer la resolución tomada por la C. A. de la sección Puerto, en virtud de que una sección no está autorizada para tales resoluciones, ya que los miembros en el Comité no representan a las secciones cabeceras, sino a todos los ferroviarios organizados.

Carboneros del Pacífico. — Antonelli y Corro informan que de acuerdo a la resolución del Comité, se presentaron ante la superioridad del ferrocarril Pacífico a fin de gestionar el asunto de los carboneros, a quienes la empresa resolvió no considerar como ferroviarios, pero manifiestan que allí les contestaron que esos asuntos debe solucionarlo la superioridad de Tracción.

Se resuelve pasar este asunto a la Junta Central para su solución.

Presos. — Caamaño informa que se entrevistó con el camarada Marcos, quien pide se solicite su indulto.

Se le informa que la Junta lo está gestionando.

Libertad de reunión. — La sección Tranviarios del Sud solicita se hagan gestiones a fin de conseguir dejen reunirse libremente a los obreros del Anglo Argentino a los efectos de su organización.

Se resuelve pedir al C. F. de la F. O. R. A. tome intervención a fin de conseguir lo solicitado por los tranviarios.

Congresos de Tráfico y Talleres. — Se determina las secciones que han de enviar delegados a los mismos, y que el de Talleres se efectúe en el local de la secretaría y para el de Tráfico buscar un local conveniente.

Reuniones de los comités. — Caamaño propone se reconsidere la resolución por la cual los comités deben efectuar sus reuniones los miércoles a las 18, para establecer otra hora. Se rechaza esta proposición.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

ULTIMAS CIRCULARES A LAS SECCIONES

Buenos Aires, diciembre 13|920.

Camarada secretario de la sección.

Estimado camarada: En cumplimiento de lo resuelto por estos comités, placenos enviaros la presente circular para señalar a vuestra atención y a la de los asociados en general, los problemas siguientes:

XI congreso de la F. O. R. A. — El consejo federal de la Federación Obrera Regional Argentina — a la cual están adheridos nuestros sindicatos — ha convocado el XI congreso ordinario de la misma, el que se efectuará en la ciudad de La Plata durnte los días 29 de enero a 4 de febrero del año entrante. Los congresos obreros nacionales son los actos más importantes de la vida sindical. Ellos discuten la actuación pasada, juzgan la conducta de los que han estado al frente de la organización a la vez que trazan su orientación para el futuro.

Los obreros, pues, que aman la organización, que desean verla marchar por la senda del progreso, deben, en consecuencia, prestar preferente atención a sus congresos que son — como lo hemos dicho — los llamados a trazar su orientación.

Y como todas las secciones que cumplen con los deberes estatutarios — es decir que no deben más de tres meses de cotizaciones — pueden intervenir con delegados directos, los comités cumplen con el deber de aconsejar a todas ellas para que tomen en dicho congreso la participación que les corresponde.

En los principales países del mundo, los ferroviarios intervienen en los congresos nacionales, y en virtud de su número consiguen, muchas veces, determinar su orientación.

Los ferroviarios de la Argentina — sin ningún deseo de predominio — hemos de concurrir al congreso de la F. O. R. A. para hacer oír — como los

demás trabajadores — nuestros anhelos y contribuir, en armonía con las demás organizaciones, a estrechar los vínculos solidarios, para apresurar la materialización de las supremas aspiraciones de libertad y bienestar.

En consecuencia, los comités exhortan a las secciones que están en condiciones a participar activamente en el XI congreso de la F. O. R. A.

Traspaso de socios al Sindicato de Tracción

Hacemos presente que el plazo para efectuar dicho traspaso, ha sido postergado hasta el 31 del corriente. Recomendamos, en consecuencia, a las secciones que aun no han dado cumplimiento a las indicaciones formuladas en la circular de la Federación Ferroviaria, de fecha 26 de agosto próximo pasado, para que lo hagan a la brevedad.

La nómina de los compañeros que pasan a tracción, debe ser confeccionada en la fórmula número 2 y remitida por duplicado a estos comités.

Como se ha dicho en la circular precitada, los tres últimos casilleros de la fórmula número 2, deben usarse para indicar el último mes que cotizó en nuestra organización, si anteriormente estuvo asociado en La Fraternidad y, en caso afirmativo, si abonó la cuota de ingreso.

Las nóminas así confeccionadas, deben remitirse en el curso del presente mes.

Nuevas estampillas

A partir del primero de enero, cada sindicato usará estampillas de color diferente. Es conveniente, pues, que las secciones al solicitar estampillas para cotizaciones correspondientes al mes de enero, indiquen con claridad la cantidad que necesitan de cada sindicato.

Las actuales estampillas sólo deben utilizarse para el cobro de cuotas correspondientes al año en curso. Los que tengan en su poder cantidades excedentes, podrán solicitar su cambio, lo que se acordará sin recargo alguno.

Subdivisión administrativa

Rogamos encarecidamente a las secciones de carácter mixto, de proceder de acuerdo a la circular número 1. Cada vez que soliciten útiles, estampillas, etc., como asimismo al remtiir dinero, deben **especificar claramente lo que corresponda a Tráfico y a Talleres**, ya que cada comité lleva su contabilidad respectiva.

Insistimos — y esperamos que los camaradas no se harán repetir esta recomendación, destinada a facilitar la labor administrativa y a permitir un mejor control.

Tratándose de un asunto sencillo que en nada perjudica a las secciones, mientras que reportará benéficos resultados a la organización, esperamos que los camaradas tendrán debidamente en cuenta estas indicaciones y se ajustarán a ellas en lo sucesivo.

Nuevos carnets

Recordamos que los nuevos carnets son válidos por cinco años — desde 1921 a 1925 — y que su precio es de 20 centavos.

Los nuevos carnets, como lo hemos manifestado en la circular número 6, sólo se remiten a las secciones que manden la nómina de sus asociados, a los efectos de la nueva matriculación.

Como cada sindicato llevará su matriculación independiente, las secciones mixtas deben remitir dos nóminas; una para el comité central de Tráfico, en la que se incluirá el personal de oficina y administración, y otra al comité central de talleres, en la que debe figurar además del personal de dicha repartición, el de vías y obras.

Para la remisión de la nómina de socios debe usarse la fórmula número 2, conforme a las instrucciones que van al pie de la misma. Las secciones que no tengan dicha fórmula pueden solicitarla, que la recibirán a vuelta de correo.

Por los comités, os saludan fraternalmente.

R. Kogan, secretario general Talleres; **Fco. Rosanova**, secretario general Tráfico.

Circular especial

A LAS SECCIONES DEL F. C. C. A.

Bs. Aires, diciembre 16 de 1920.

Camarada secretario: Nos es grato levar a su conocimiento que la sección Rosario Tráfico, en una de sus últimas asambleas al tomar en consideración la situación creada por los frecuentes abusos de que viene siendo víctima el personal, y visto, además, que las reclamaciones que se formulan no son debidamente atendidas por la superioridad, han resuelto concretar sus reclamos en un pliego de condiciones, en el que exigirán la reparación inmediata de todas las injusticias de que han sido víctimas los compañeros de la misma. Además, han decidido que si la empresa se rehusa aceptar la reclamación, empezarán de inmediato a trabajar a reglamento hasta obtener una justa satisfacción.

Ahora bien; como los camaradas de Rosario solicitaron la intervención del comité central del Sindicato de Tráfico, éste de común acuerdo con el de Talleres, han resuelto en su sesión de ayer dirigirse a las secciones de la línea solicitándole un rápido pronunciamiento sobre los dos puntos siguientes:

1o. ¿Está esa sección dispuesta y en condiciones de aplicar el trabajo a reglamento?

2o. En caso afirmativo, esa sección obrará así por solidaridad a Rosario o tiene, a su vez, algunas reclamaciones que formular. En este último caso se le ruega concretar sus exigencias.

Como se trata de un asunto de excepcional importancia y urgencia, se encarece a las comisiones de convocar asamblea extraordinaria a fin de resolver al respecto a lo que se le consulta, a la mayor brevedad.

Para lo que respecta a la solidaridad de los camaradas de Tracción, los comités han resuelto elevar este asunto a la junta central, ya que es ésta la que puede tratar y resolver la cuestión.

En espera de una respuesta amplia y categórica, nos es grato saludaros cordialmente.

Por los comités centrales. —**Francisco Rosanova**, secretario general de Tráfico. — **R. Kogan**, secretario general de Talleres.

Difundiendo entre el gremio EL OBRERO FERROVIARIO, realiza usted una buena obra de propaganda.

La salud y el bienestar del obrero están es la organización sindical.

Movimiento e Informes Seccionales

FIRMAT

SERVILISMO CONCIENTE

A medida que la acción solidaria de la clase trabajadora organizada debiera ser más intensa, por cuanto las empresas con la complacencia de los gobiernos de esta nación, incluso la famosa Liga y Asociación del trabajo, no reparan en medios con tal de ultrajar y condenar al hambre a los trabajadores argentinos. Aparecen en sus filas sicarios que, si se fuera a aplicarles penas como la que la burguesía aplica a la mayoría de los trabajadores por medio de sus jueces-lacayos, por el sólo hecho de pedir más pan, no bastarían las penas impuestas en el famoso Montjuich.

Estos sicarios, que aparentan una fidelidad y solidaridad hacia los organismos de lucha de la clase trabajadora, no trepidan — si bien de una manera hipócrita — en sembrar cizaña en los sindicatos obreros con el sólo fin de desmembrarlos para que sus amos puedan estar tranquilos.

Tal ocurre en esta sección con Pablo Gavazza, que hasta hace poco ha sido considerado compañero y que no tardó en descubrirse, que no le corresponde dicho nombre, por ser no sólo un sicario consciente de sus actos, sino un bull-docc, que ha sido necesario expulsar para bien de la sección.

Para mayor ilustración de los compañeros organizados, transcribimos la resolución de expulsión.

Esta sección la componen, además de los compañeros de ésta, los de Chabás, Villada, C. del Ucle, Durham y Los Quirquinchos y otros de Sanford que, por su voluntad, quieren cotizar a ésta.

Cuando se convoca asamblea, estos compañeros no pueden costearse para venir a ésta y concurrir, y por lo tanto, se verifican con los compañeros de ésta — salvo raras excepciones o que la importancia lo requiere, ya sea por carta o personalmente se le requiere su opinión — que suman unos veintidós compañeros.

En la asamblea efectuada el 3 de septiembre, el compañero Bienzi considerando que los fondos de la sección iban en descenso y de que la actitud de la empresa no era extraño que se produciría un movimiento, hizo moción para que se estableciera una sobrecuota de veinte centavos a fin de aumentar los fondos, por si algún conflicto se planteara. Esto, si bien fué aprobado por mayoría — se sometió al voto para los de intermedia — fué impugnado por el compañero Orlandini y el que nos ocupa.

En las asambleas que se han sucedido se ha ventilado este asunto, y viendo que no tenía fin por cuanto era imposible hacerles acatar la resolución de la asamblea, se resolvió a pedido de Orlandini, que estos dos se dirijan al Comité Central a fin de que éste le informara de la validez o no de la resolución, lo que hicieron con fecha 25 de noviembre, recibiendo la siguiente contestación:

Buenos Aires, noviembre 29|920.

Camaradas C. Orlandini y Garazza. — Firmat, C. A.

Estimados camaradas: En nuestro poder vuestra atenta de fecha 25 del corriente, de cuyo contenido quedamos debidamente impuestos.

En lo que respecta a la pregunta que formulan, hemos de manifestarles que según los estatutos la cuota mensual es de un peso. Pero advertímosle que las secciones pueden crear una sobrecuota destinada a la biblioteca, compra de útiles, etc., etc., y en este caso no creemos que si es una resolución de la mayoría, exista razón para no aceptarla, ya que es en beneficio de la sección y por ende de sus asociados.

Esperamos que por esta cuestión tan insignificante, los camaradas no han de hacer mayor hincapié, pues la intransigencia sería perjudicial para la organización.

Sin otro motivo, os saludamos cordialmente, por el Comité Central, **Francisco Rosanova**, secretario general.

Ante los hechos reales que se desprenden de dicha contestación, Orlandini acata la resolución, no así **Gavazza**, quien a buen seguro, si la acataba no hubiera podido servir a los amos como cree que los ha servido no acatando la resolución. Ante esta actitud, se hizo efectiva la expulsión que en asambleas anteriores se había aprobado.

Se nos informa que dicho sicario es un buen tirador y que por manifestaciones que hizo a determinadas personas, hará valer su destreza en cuanto tenga oportunidad. Por nuestra parte, estamos tranquilos, por cuanto los compañeros de ésta no temen las balandronadas, máxime cuando es de traidores, como su excelencia el rey de los bull-docc.

Los compañeros de ésta seguirán firmes en sus puestos, para en reivindicadoras luchas futuras imponer, en primer término, el reconocimiento de la Confraternidad, lo que vale decir que si salimos victoriosos, como esperamos, les daremos boleto de perro, no sólo a este Judas sino a todos los de su laya.

Esperamos que los compañeros de las demás secciones tomen buena nota de este émulo de Carlés. — **Corresponsal.**

CONCEPCION

UN IMBECIL INSPECTOR

El presente suelto es para recomendar a los camaradas que tengan cuidado con el inspector de tráfico, J. César Comes. Este señor pretende convertirse en un "kaiser", y como es alcahuete de la empresa, pretende humillar a los obreros con sus artimañas.

El 27 de noviembre hizo llamar al capataz Carmen Molina, que estaba de descanso, para que firmara una nota, y como el compañero Molina le hiciera saber que no podía ir porque estaba franco, el inspector manifestó ante el personal que lo haría despedir del servicio.

En V. Quinteros anduvo averiguando por toda la población la conducta del auxiliar Posse y, manifestando que en el deseo de mejorar el servicio, averiguaba para tomar serias medidas contra Posse, haciendo alarde de autoridad.

Vergüenza siento al tener que ocuparme de este "carnero", y que le insinuó la conveniencia de dejar de hostilizar al personal, en caso contrario tendremos que aplicarle un remedio radical para curarlo de la tontería. — **Corresponsal.**

VILLA MERCEDES

ABUSOS DE LA EMPRESA. — NUESTROS TRAIDORES

La superioridad local parece empeñada en provocar conflictos con el personal, sin pensar que con sus despóticos abusos contribuye a que el personal se organice para poner fin de una buena vez a todos estos chicaneos e imponer por la fuerza, si esto es necesario, el respeto a sus derechos.

Ultimamente, los compañeros pesadores recibieron orden de la superioridad de trabajar en lo sucesivo doce horas diarias, no obstante lo dispuesto por la reglamentación del trabajo, por lo cual la jornada debe ser de ocho horas.

Pero la superioridad en su afán de molestar al personal, parece haberse olvidado de que existe la reglamentación y ha olvidado, también, que tenemos una potente organización que, cuando menos lo espere, sabrá demostrar con hechos contundentes que todos estos abusos no han de quedar impunes.

Por otra parte, la mala fe de la empresa se demuestra con el hecho de que el camarada Gatica, con 23 años de servicios efectivos, lo han trasladado de Huinca Renancó a ésta en carácter de peón provisorio. ¿Qué persigue la empresa con estas acciones? Pronto lo sabremos. Y entonces...

Igualmente, las reclamaciones que se formulan ante la Dirección General de Ferrocarriles jamás son atendidas, lo que revela con toda claridad la confabulación existente contra los obreros ferroviarios.

Esperemos, y los hechos nos dirán quién vence a quién.

NUESTROS CARNEROS

Entre éstos figuran **Manuel Berdes**, jefe de estación. Este servil busca todos los medios, por rastreros que sean, para molestar al personal federado, ayudado por el "tachero" **Palumbo.** Les sigue **Gumersindo Pérez**, instrumento de éstos, acompañado por los guardas **Salvador Casavena, Domingo Domínguez y Estanislao Sánchez.**

El resto del personal está organizado, por cuya razón le incumbe a él tratar a estos traidores con el desprecio a que se hicieron acreedores. — **Corresponsal.**

GALVEZ

BALANCE

A fin de que los camaradas de las estaciones intermedias puedan enterarse del movimiento de caja de la sección, damos a continuación el resumen de los balances de los últimos tres trimestres, advirtiendo que los camaradas citados que deseen conocer el detalle, pueden solicitarlo a secretaría.

Enero, febrero y marzo de 1920

Entradas generales	$ 1.793.70
Salidas	„ 428.60
Efectivo en caja	$ 1.365.10

Abril, mayo y junio de 1920

Entradas generales	$ 1.948.70
Salidas	„ 273.—
Saldo en caja	$ 1.675.70

Julio, agosto y septiembre de 1920

Entradas generales	$ 2.289.30
Salidas	„ 519.80
Efectivo en caja	$ 1.769.50
Muebles y útiles	„ 222.—
Activo que pasa a Nbre. .	$ 1.991.50

A. Bosco, tesorero; **D. Landoni**, contador; **T. Monzón**, secretario general.

HAEDO

ESTADO FINANCIERO DE LA SECCION

A fin de que los camaradas puedan enterarse del estado financiero de nuestra sección, damos a continuación un resumen del movimiento de caja habido desde octubre de 1919 a septiembre de 1920.

Entradas. — Octubre (1919), $ 87.10; noviembre, 56; diciembre, 56; enero (1920), 64; febrero, 63.50; marzo, 68.50; abril, 62.50; mayo, 59; junio, 94; julio, 95; agosto, 187, y septiembre, 310. Suma total, $ 1.202.60.

Salidas. — Octubre (1919), $ 70.04; noviembre, 55; diciembre, 54.20; enero (1920), 53.80; febrero, 53.80; marzo, 58.40; abril, 51.20; mayo, 23; junio, 145; julio, 61.50; agosto, 119.50, y septiembre, 348.38. Total salidas, $ 1.093.82.

Resumen

Entradas	$ 1.202.60
Salidas	„ 1.093.82
Efectivo en caja	$ 108.78
Depositado en el Banco de El Hogar obrero	„ 452.28
Saldo que pasa a octubre .	$ 561.06

A. Román, tesorero; **E. Rodríguez, C. Olmos** y **M. Lorente**, revisadores de cuentas.

La Comisión Administrativa se complacerá en atender todos los lunes, desde las 17, a todos los compañeros que desearan datos o comprobantes con respecto al resumen que antecede. — **La Comisión.**

TALLERES SUD

CONMEMORACION DEL IX ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE LA FEDERACION FERROVIARIA

Esta sección, en el deseo de conmemorar dignamente el noveno aniversario de la fundación de la Federación Ferroviaria, ha resuelto efectuar una función, conferencia y baile familiar, que se realizará el día 15 de enero de 1921, en el salón "Mundo Argentino a las 20 horas.

El producto líquido de esta fiesta se destinará íntegramente a la biblioteca social, razón por la cual creemos innecesario recomendar a los camaradas hagan lo posible por concurrir con sus familias a la misma.

Por otra parte, hacemos notar que en esta fiesta se sorteará una importante rifa de cuatro valiosos premios.— **La Comisión**

JUNIN

ADVERTENCIA A LOS CAMARADAS DE BUCHARDO

Tenemos conocimiento de que ha sido trasladado a la estación Buchardo el tristemente célebre Isidoro Iglesias, dependiente de almacenes, que ha sabido distinguirse siempre por su repugnante servilismo hacia la superioridad.

Por otra parte, este sujeto jamás ha vacilado para cometer los actos más vergonzosos contra todos los compañeros, llegando hasta tener correspondencia particular con los inspectores, denunciando a los compañeros que se destacan por su actividad en la organización.

Quedan advertidos los compañeros de lo peligroso que es este servil. — **Acérrimo.**

ROSARIO TRAFICO

POR NUESTRA PRESCINDENCIA...

Como recordarán los compañeros, el C. E. del partido Socialista solicitó de la Federación Obrera Regional Argentina su cooperación para llevar a cabo una intensa agitación en todo el territorio de la república para presionar al Senado nacional a despachar una ley para abaratar los alquileres y el azúcar, y cuya cooperación debía consistir especialmente en que la F. O. R. A. nombrara oradores para que, conjuntamente con los del partido Socialista, hicieran uso de la palabra en los mitins y conferencias que al respecto se llevaran a cabo, y muy especialmente en un mitin general que se efectuaría el 5 de septiembre próximo pasado, que sería donde se daría término a la gran agitación.

El consejo de la F. O. R. A., ajustándose a lo estatuído en la carta orgánica de la misma, vióse obligado a no acceder a la petición del comité del partido socialista, lo que dió lugar para que éste se enfadara de tal manera y rompiera las relaciones — si es que las tenía — con el consejo federal de la F. O. R. A.

Entonces, pues, el C. F. teniendo en cuenta las exigencias del comité del partido socialista y otras muchas razones, que largo sería enumerar, acordó no obstante haber obrado con los estatutos en la mano — poner a consideración de los sindicatos federados su proceder al respecto, para que éstos le marcaran nuevamente el derrotero a seguir en lo que toca a la prescindencia de la organización y los partidos políticos si juzgaban que el consejo federal había obrado mal, y lo comunicó por una circular (14 A). Al mismo tiempo que el C. F. da a conocer la resolución que nos ocupa, pedía a los sindicatos qué actitud aconsejaban observar con el Comité socialista de información gremial, que el mismo partido ha creado — podría decirse — para procurar asegurarse el poder de orientar— a base de los puntos de mira de los políticos del partido — en su acción diaria a la clase trabajadora organizada sindicalmente, que es la que constituyen la F. O. R. A.

A pesar de hacer aproximadamente dos meses que esa circular fué impartida a las secciones sindicales, recién el 26 del ppdo. mes nos ha sido posible tratarla en una asamblea de segunda convocatoria. Asuntos internos y urgentes habían impedido tratarla antes. Debe hacerse notar que como ningún otro asunto ese fué tan discutido. Desde el primer momento se patentizó que había dos corrientes opuestas en el asunto: una por la condenación al consejo de la F. O. R. A. y otra por la aprobación de su actitud en esa emergencia. El asunto era claro y terminante y su definición debía ser: "sí" o "no".

El debate fué largo y acalorado. Ambas partes sostuvieron con energía sus puntos de vista. Sólo dos mociones fueron votadas.

La primera que consistía en aprobar la actitud del consejo de la F. O. R. A. y encomendarle vigilara a los miembros del consejo que formaran parte del Comité socialista de informaciones gremiales, e informara del proceder de ellos en el próximo congreso de enero, obtuvo mayoría absoluta de votos. La segunda que condenaba el proceder del C. F. de la F. O. R. A. y daba un voto de aplauso al "Comité socialista" por su obra en "favor" de la F. O. R. A. obtuvo dos votos. (El autor de esta moción y otros compañeros, se retiraron antes que se votara, lo que, indudablemente, influyó para disminuirle votos, pues hubo muy pocos abstenidos).

La organización ferroviaria que tiene un artículo 50 en los estatutos de la Confraternidad, es lógico que se avoquen al asunto aquellas secciones que aun no lo hayan tratado. Pues es el mismo punto: la prescindencia ante la política e ideología de los partidos y sectas.

Debemos confirmar, respetando, lo que nosotros mismos hemos aprobado en los congresos obreros. Y si se cree llegado el momento de cambiar esa orientación, entonces debe estudiarse en qué forma, cuándo y por qué razones debe prestarse el decidido apoyo de los trabajadores organizados a tal o cual partido o secta, o a todos a la vez.

Está el asunto planteado en ese sentido. Todos deben opinar al respecto, ya sea en favor o en contra. — **E. Cuellos.** — Diciembre de 1920.

CATAMARCA

También existen en los ferrocarriles del estado la brutalidad y el servilismo, cuyo fin ignoro a qué ideales obedecen. En su gran mayoría, lo hacen para asegurarse en su empleo debido a incapacidad intelectual y moral y dejan conocer su pobreza de espíritu en la falta de todo signo de pudor y verguenza.

De los numerosísimos casos de estos seres y de su actuación, puedo citar los siguientes hechos que evidencian mis manifestaciones.

En la estación Bazán hemos tenido la suerte de que su jefe falleciera y suerte decimos porque era uno de aquellos autómatas que hacía poco mérito en la escala zoológica que figuraba. Sin embargo, su reemplazante ha sido un digno sucesor porque ha sabido respetar su acción e imitar sus ejemplos y hemos encontrado en el señor M. Cejas un hombre inepto en todo sentido; y quiero concretar estas aseveraciones con los siguientes hechos:

El 23 de noviembre encontrándose el cambista Samuel Quinteros, de la citada estación, limpiando el brete, como es su obligación, se le apersonó el citado jefe, ordenándole que deje ese trabajo y que pase a sembrar maíz en su chacra y a limpiar en seguida el dormitorio y comedor, a lo que el cambista se rehusa manifestando que eran trabajos ajenos a su empleo. Esta respuesta fué la causa para que fuera suspendido de inmediato y pidiera, además, la destitucón de su puesto ocupando en su reemplazo un peón de cuadrilla, que es compadre de obligación del capataz de cuadrilla y por existir este parentezco quiere poner de cambista al aludido compadre, considerando haber hecho una obra de justicia y rectitud al cometer una verdadera infamia.

Otro

Con fecha 28-11-920, con tren esp. leñero, número 1448, loc. 418, maquinista, E. E. Rivero, foguista A. Tarletta, pasa-leña A. Leguizamón, guarda 1o. J. Mercado y 2o. Sereso, haciendo maniobras para invertir la marcha y formación del tren en estación Bazán, al dejar el tren en vía 2a. para pasar con la locomotora por vía principal para enganchar a este, hizo la maniobra para lado de Cebollar al regresar para dejar el tren en la vía 2a., se salió el perno de la barra y; al notar esto el maquinista, paró su máquina llamando la atención con el pito al cambista; pero como este pobre hombre carece por completo de las aptitudes para tal puesto, y no hallando qué hacer permaneció parado, mientras el inepto jefe permanecía encerrado en sus habitaciones, el cambista dió vuelta el cambio y la máquina paró en el otro extremo para engancharse enseguida el tren, en circunstancias que el señor jefe salía dando gritos desaforados: ¡Un casi choque! ¡Un casi choque!

En el acto levantó croquis y acta a la que pretendió hacerla firmar con los cambistas, los cuales, al ver la ridícule de su proceder, se concretaron a reir sin firmar la mencionada acta, en vista de lo cual solicita forma de los peones de Santiago del Estero para hacer echar al maquinista con informes ridículos y falsos.

Otro más:

Con fecha 29-11-920 llegó tren 219, loc. 418 con el mismo personal mencionado en el caso anterior, hubo de dejar un vehículo en estación Bazán, lo cual fué hecho sin dificultad de ninguna especie pero al expedirse la vía libre, el inepto jefe lo hizo sin anotar la hora correcta en la misma, razón por la cual el compañero Rivero la rechazó; además notábase en ella enmiendas y borrones lo que es completamente prohibido por el art. 23 de las Instrucciones Generales del Ferrocarril, que dice:

"Queda rigurosamente prohibido hacer rectificaciones en las vías libres; los errores deben subsanarse por medio de otro telegrama anulando el anterior y pidiendo nuevamente vía libre".

El tren demoró por esta causa 25 minutos sin que el jefe tomara las medidas para subsanar esta falta, alegando que no le importaba nada, y que salga si quiere el maquinista, manifestando en alta voz que los iba ha hacer echar, porque le exigía cosas que él no las conocía.

Por lo visto, este señor llegó a ser jefe sin llenar los requisitos que exigen los artículos 46 al 55, Cap. III, libro 3 del Reglamento internos para los servicios de explotación; como tampoco da cumplimiento al art. 138 de las instrucciones generales por cuanto se presenta sin su gorra ni mucha menos la chapa correspondiente, pero sí con su amplio pañuelo a modo espalda. En virtud de todos estos abusos que no sólo afectan al personal, sino que un jefe como éste es indigno de ocupar un puesto como el que actualmente desempeña, cuyos preceptos deja mucho que desear.

Confiamos en que la Superintendencia de Tráfico de Cruz del Eje como la Inspección de Tráfico de Catamarca, tomarán en cuenta estas quejas y pondrán término a estas irregularidades. — **Corresponsal.**

TRANVIA ELECTRICO DEL SUD

Proyecto de Escalafón

DEPARTAMENTO DE TRAFICO

GUARDAS Y CONDUCTORES

Escala de sueldos

Artículo 1o. — An ingreso $ 150 por mes hasta 6 meses; de 6 meses a 3 años, $ 165; de 3 años en adelante, $ 180.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 2o. — Los aspirantes a guardas y conductores serán designados por la empresa entre el personal que lo solicite entre la sdistintas reparticiones, y que reunan las siguientes condiciones:

a) Saber leer y escribir y conocer las cuatro operaciones aritméticas;

b) Tener como mínimo, para guardas, 18 años de edad y para conductores, 22 años.

Art. 3o. — La designación debe ser hecha por antigüedad.

Art. 4o. — Los aspirantes, mientras practiquen, godarán de un jornal de $ 5 por día, derecho que perderán si se retiraran voluntariamente.

Art. 5o. — Los ascensos se harán por antigüedad, competencia y buena conducta.

Art. 6o. — El trabajo efectivo no podrá exceder de 8 horas diarias y 6 horas para los servicios nocturnos. De todos aquellos servicios que no pudieran arreglarse en 8 horas, los minutos que excedan serán computados a fin de mes y serán remunerados como trabajo extraordinario.

Art. 7o. — Los relevos no podrán exceder de 4 horas y 2 como mínimo.

Art. 8o. — La empresa abolirá las chapas en los coches, como así en los uniformes, entregándole a cada guarda y conductor una chapita idéntica a la de la Inspección, para colocarla en horas de servicio.

Art. 9o. — El personal de Tráfico, al ser citado ante un superior, se hará relevar durante las horas de servicio, para que no pierda su descanso o de lo contrario se atenderá en la estación Lanús, antes o después de tomar servicio.

Art. 10. — La empresa se comprometerá, siempre que entre su personal no hubiera nadie que lo solicitara, al tomar aspirantes a guardas y conductores, a pedirlos al Sindicato, pues de no hacerlo así, el personal se negará a practicar a todo el que la empresa admite sin haberlo pedido a la organización o no reuna las condiciones que nosotros creamos convenientes.

Art. 11. — Los servicios de los guardas serán por número de chapa, a fin de tener los útiles de trabajo arreglados en la forma que cada uno crea más cómodo.

Art. 12. — La empresa procurará que los guardas al entregar la cuenta, no se los hagan demorar más de diez minutos, pues en los casos de mayor demora, deberá computárseles ese tiempo a fin de mes y abonarse como extras.

Art. 13. — Para evitar faltas de los cajones de herramientas y responsabilidades al personal de conductores, la empresa pondrá en cada coche un sitio seguro donde colocar las herramientas necesarias.

Art. 14. — La empresa dará un día franco por semana con goce de sueldo, a todo el personal de guardas y conductores, por riguroso turno.

Art. 15. — La empresa proveerá dos uniformes por año. Uno de verano y otro de invierno. El de invierno se deberá entregar del 1 al 15 de mayo, y el de verano del 1 al 15 de noviembre. Además proveerá un sobretodo cada dos años, a entregarse del 1 al 15 de mayo.

Art. 16. — La empresa proveerá de impermeables a los conductores, o de lo contrario cerrará los coches con puertas laterales.

Art. 17. — La empresa se comprometerá a reglamentar el movimiento de pasageros basándose en las ordenanzas municipales, es recir, establecer la cantidad máxima que pueda conducir un coche, teniendo en consideración las circunstancias especiales.

INSPECTORES, CAPATACES E INSTRUCTORES

Escala de sueldos

Art. 18. — Inspecto general, $ 210 por mes; inspectores de sección, $ 200; capataces de puerta, $ 200; instructor de conductores, $ 200.

DISPOSICIONES VARIAS

Art. 19. — Los servicios no podrán exceder de 8 horas diarias y 6 nocturnas.

Art. 20. — La empresa proveerá dos uniformes por año, un sobretodo cada dos y un impermeable cada tres años. El vestuario será entregado como al personal de guardas y conductores.

Art. 21. — Los útiles de trabajo, o sean: lápices, tinta y plumas, los proporcionará la empresa.

Art. 22. — Los ascensos se harán por rigurosa antigüedad y competencia.

Art. 33. — Los cambios de servicio se permitirán entre el personal, siempre que estén de acuerdo las dos partes, previo aviso al jefe respectivo.

DEPARTAMENTO DE TALLERES

RIACHUELO

Escala de sueldos

Art. 24. — Jefe de taller, $ 280 por mes; Encargados de sección, 7.70 por día; oficiales en general 7.20; medioficiales, 6; oficiales de montaje, 6.20; ayudantes en general, 5.20; peones, 5; aprendices, de entrada, 2; serenos, 5.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 25. — La empresa pondrá en vigor el sábado inglés con semana de 44 horas.

Art. 26. — Todo personal que necesite la empresa lo solicitará al Sindicato.

Art. 27. — Los ascensos se harán por antigüedad y competencia.

Art. 28. — Todo el personal después de seis meses pasará a ser efectivo.

Art. 29. — Los aprendices gozarán del sueldo indicado hasta un año; a los dos años deberán percibir $ 2.50, a los tres pesos 3.50, a los 4, $ 4.50.

Art. 30. — Los aprendices después de cuatro años tendrán derecho a un examen de competencia, y asignarle el sueldo que deba ganar en consecuencia.

Art. 31. — Los hijos de todos los empleados de todos los departamentos, tendrán derecho y preferencia a ingresar en calidad de aprendices en las diferentes reparticiones.

Escala de sueldos

Art. 32. — Capataz, $ 200 por mes; oficiales, 6.20 por día; ayudantes, 5.20; limpia coches, 4.50; peones de patio, 5; arenero, 5.20.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 33. — Los ascensos deben ser por rigurosa antigüedad y competencia.

Art. 34. — La empresa proporcionará dos trajes azules para trabajo por año.

Art. 35. — Todo el personal tendrá un día franco semanal con goce de sueldo.

Art. 36. — Toda medida disciplinaria será comunicada al personal por escrito.

Art. 37. — Todo el personal que tenga descanso dominical, tendrá sábado inglés y semana de 44 horas.

Art. 38. — El trabajo nocturno será rigurosamente turnado por una guardia compuesta de los operarios más necesarios, a excepción de los carpinteros y pintores, y que dicha turnada no pase de 8 días.

DEPARTAMENTO DE VIAS Y OBRAS

Escala de sueldos

Art. 39. — Capataces, $ 260 por mes; encargados, 5.70 por día; peón efectivo, 5; oficiales empedradores, 5.50; cambistas, 5; engrasadores y limpia vías, 5; peones, al entrar, 4.50.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 40. — Los oberos que trabajen de día, y en caso de urgencia tuvieran que trabajar de noche, la empresa abonará con el recargo del 100 por ciento.

Art. 41. — Todo aquel personal que esté por mes, tendrá un día franco por semana con goce de sueldo, y los que trabajan por día tendrán semana de 44 horas y sábado inglés.

Art. 42. — Si por necesidad hubiera que trabajar durante lluvia, la empresa tendrá que facilitar impermeables.

LINEA AEREA

Escala de sueldos

Art. 43. — Capataces, $ 260 por mes, oficiales, $ 7 por día; ayudantes, 5.50; caballerizo, 5; conductor de chata, 6; puentero, 7; encargado depósito almacenes, pesos 160 por mes; ayudante ídem, 150; ordenanza, $ 5 por día.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 44. — Rotación de los cuatro servicios, con un día franco semanal con goce de sueldo.

Art. 45. — Los conductores no tendrán obligación de trabajar con la chata.

DISPOSICIONES GENERALES PARA TODO EL PERSONAL

Art. 46. — La empresa concederá a todo el personal comprendido en el presente escalafón, de un pase libre y un abono con el 75 o|o de rebaja para la familia. Para los chicos menores de 16 años que vayan al colegio, previa comprobación del C. Escolar, se les concederá un pase especial. En los abusos que pudieran originarse a raiz de esta concesión, debidamente comprobados, la empresa podrá obrar en consecuencia.

Art. 47. — No se destituirá ni suspenderá al personal sin causa justificada y comprobada por sumario, y declaración de testigos cuando los hubiere.

Art. 48. — A todo el personal que se ausente por servicio militar obligatorio en el país, no se le descontará ese tiempo a efectos de los ascensos, en la misma forma no se descontará ese tiempo a todo aquel personal que tuviera permiso y que éste no fuese mayor de ese tiempo, sólo se le reservará el puesto que tenía anteriormente.

Art. 49. — A todo el pesonal se le acordará permiso en caso de fallecimiento de algún miembro de su familia, con goce de sueldo.

Art. 50. — En los accidentes de trabajo, la empresa abonará todos los jornales hasta su completa curación.

Art. 51. — A todo el personal la empresa concederá 15 días por año de licencia con goce de sueldo.

Art. 52. — En caso de enfermedad la empresa abonará los jornales hasta los 45 días, a empezar del tercer día.

Art. 53. — El pago de los haberes, para todo aquel personal que esté por día, será quincenal, del 1 al 3 y del 15 al 17 de cada mes.

Art. 54. — La empresa modificará la resolución actualmente en vigor, referente al personal que se retire de la empresa, que no puede reingresar, en el sentido que si desea volver y haya una vacante, tenga preferencia.

Art. 55. — El presente Escalafón al ser discutido y aprobado por ambas partes, tendrá validez de contrato, y las partes se comprometerán a observarlo rigurosamente, salvo aquellas modificaciones que, a causa de las nuevas circunstancias, fuera necesario introducir, en especial modo en lo que respecta a los sueldos. Los empleados se comprometerán a cumplir extrictamente con sus deberes, y todos aquellos que infrangieran por hábito las actuales condiciones estipuladas, o cometieran faltas de gravedad, se harán acreedores a las penas disciplinarias que se convengan, también de común acuerdo, y basándose en este artículo.

Diciembre de 1920.

Camaradas: Una vez leído el periódico, no lo tires. Dalo a otro obrero para que lo lea.

BUENOS AIRES SUD

CIRCULAR DE LA F. O. R. A.

En la asamblea efectuada por esta sección el 29 de noviembre, se trató la circular número 14 de la F. O. R. A., y se resolvió solidarizarse en un todo con la resolución tomada por el Sindicato de Estibadores de los ferrocarriles C. A. y C. C. (Tucumán), publicada por el diario "La Vanguardia" en su número correspondiente al 8 de octubre.

En dicha resolución, como es notorio, se censura la actitud del C. F. de la F. O. R. A. a la vez que se afirma la resolución de defender la autonomía frente a los partidos políticos como asimismo contra las agrupaciones antipolíticas.

Por no considerar un peligro la autonomía en el caso actual y por entender acertado, se resuelve darle un voto de censura y hacer pública dicha resolución.

RIO CUARTO

RESOLUCIONES DE ASAMBLEA.—VARIAS

El 30 de octubre próximo pasado reuniéronse en asamblea los Sindicatos de Talleres y Tráfico, a fin de considerar diversos asuntos de la orden del día. Leída y aprobada el acta anterior, se pasa a dar cuenta y considerar la correspondencia recibida, y a tal efecto fué leída la circular número 4 de los C. Centrales sobre envío a la brevedad posible de los anhelos del gremio de esta sección a los fines del futuro escalafón único.

Se resolvió después de varias consideraciones, reunirse el Sindicato de Tráfico el día 2 de noviembre a las 21 horas, para formular en uno sólo todos los pedidos que a tal fin deben confeccionar las distintas oficinas.

—Se considera luego la segunda parte de la misma circular sobre la solidaridad pedida por el Congreso de Cristianía para hacer guerra a la guerra y al militarismo en el caso que el capitalismo quisiera llevar nuevamente al mundo a otra guerra desastrosa. Por unanimidad se acuerda opoyar dichas conclusiones.

—Se consideró la circular núm. 14 del C. F. de la F. O. R. A., sobre el procedimiento que adoptó frente al partido socialista al pedirle éste su cooperación para realizar un acto público, resolviéndose solidarizarse en un todo con la actitud asumida por el C. F., por considerar que debe observarse la prescindencia absoluta frente a todo partido político o secta ideológica.

—Acto seguido, se pasa a la orden del día, y se entra a considerar la renovación de la C. A., a tal efecto, hace suya el compañero Castro la moción del compañero Giacaglia (éste pasó al Sindicato de Talleres), en el sentido de que sean confirmados en sus cargos los compañeros que actualmente quedan de Tráfico y que sólo se proceda a nombrar los reemplazantes de los otros miembros que integraban la misma, pero que pasaron al Sindicato de Talleres, a seon Giacagla y Alvarez, lo cual es apoyado y aprobado en general, con el agregado de que las nuevas comisiones administrativas se renovarán por mitad cada seis meses, aumentándose el número de la misma a fin de dar representación a todas las reparticiones, procediéndose acto seguido a la elección de los nuevos miembros, resultando electos: por cargas, Teófilo Ochoa Ledesma; por encomiendas, J. A. Córdoba; por auxiliares y apuntadores, Velázquez; ídem guardas, Castro; ídem playas, Santiago González, y por control, R. R. Rodríguez, quedando este último en calidad de contador, y los demás como vocales.

Es entendido que al haber sido confirmados en sus cargos los compañeros de Tráfico, que quedan actualmente en el citado Sindicato, lo son en sus respectivos puestos que antes desempeñaron, esto es: Julio Díaz, secretario; Abelardo Zeballos, ídem de actas; Teófilo R. Albelo, prosecretario; Lutgardis Gigena, tesorero; revisores de cuentas, Ramón Sánchez, Indalecio Palma y Roberto Córdoba.

—A esta altura de la asamblea, el compañero Zeballos haciéndose eco de ciertas manifestaciones formuladas fuera del local por algunos compañeros, aunque de otro sindicato pero de la misma Confraternidad Ferroviaria, de que se había transformado la entidad obrera en comité político, tergiversando así nuestros principios y creyendo que lo hacía para salvar el prestigio de la misma, presentaba su renuncia de todo cargo directivo a fin de evitar continuaran la propaganda que, ocultos y por lo tanto cobardes enemigos, vienen llevando a cabo en perjuicio de nuestra organización.

Puesta a consideración de la asamblea, los compañeros Somaré y Rodríguez, como así también el compañero Díaz, mocionan en el sentido de que dicha renuncia sea rechazada de plano, entrando este último a hacer un análisis de las apreciaciones que fuera del local se propalen en contra del renunciante, llegando a la conclusión de que ello se debe a la obra de fanáticos y sectarios que, lejos de inspirarse en el bien de los compañeros organizados sindicalmente, viven medrando al margen de la Confraternidad, sin darse cuenta de que con eso no hacen sino sembrar la discordia perjudicando sus intereses de clase, y, por ende, los de todos los compañeros.

Terminó el compañero Díaz adhiriéndose a la moción Somaré y Rodríguez.

Puesta la renuncia a votación fué rechazada por unanimidad, y el compañero Zeballos, ante el resultado de la misma, agradeció la confianza que una vez más les ha merecido a sus compañeros, comprometiéndose a seguir trabajando en la medida de sus fuerzas por la grandeza y prosperidad, cada vez más creciente, de la organización.

—Acto seguido pide la palabra el compañero Peralta, silicitando informe la secretaría sobre si la Dirección general de ferrocarriles ha contestado nuestra nota, pidiendo aclaración al decreto respectivo, en el que se ordena a la empresa dar la jornada de ocho horas a todo el personal de esta esta ción, y que por una interpretación antojadiza de la empresa ha privado de este derecho a los compañeros mensajeros y señaleros de ésta, entre los cuales se halla comprendido el compañero Peralta. El secretario informó no haberse recibido aún ninguna contestación, por lo cual se resolvió dirigir un telegrama al ministro de Obras Públicas en el sentido ya indicado, aunque no tenemos confianza en nada, dado que ahora como siempre, empresas y gobierno hacen oídos de mercader a nuestras justas reivindicaciones.

No dudamos que se avecinan luchas cruentas y que sólo entonces sabremos imponer, por medio de la fuerza organizada, el respeto que merecen nuestros sagrados derechos. — **Corresponsal.**

PUERTO DE LA CAPITAL

ACLARANDO O ACLARADO (1)

En el número pasado de EL OBRERO FERROVIARIO he leído un artículo firmado por un tal Massolo, quien se ocupa de difamar mi nombre, y como no puedo creer que se trate de un individuo "autorizado" para esto, es que pido al articulista o a la redacción del periódico quiera individualizar el nombre, a fin de saber si debo o no ocuparme de contestar. Pues yo entiendo que como Mas sólo es sinónimo de lombriz solitaria (bicho muy dañino en los cuerpos), pudiera muy bien tratarse de un seudónimo, el que por sí sólo me evitaría ocuparme de quien se escuda bajo otro nombre, o también pudiera ser que el que se ocupa de mí fuera después de todo un verdadero solitario entre los trabajadores del puerto y por ende guacho de nuestra organización, lo que sería más que suficiente para que la lógica y buenas costumbres de moral obrera lo inhiviera de hecho para ocuparse de lo que está fuera del circuito que él vegeta.

Bien. Como quiero que de todos modos esto quede aclarado, voy a advertir que si he hecho una pequeña descripción de lo que para mí sería el seudónimo, igualmente digo de lo que pudiera ocurrir con un homónimo, que en este último caso sólo puedo agregar que el F. C. del Puerto trabaja un cambista que se apellida Massolo, espero que como este pobre hombre, hijo del ambiente degenerador de la sociedad actual, viciosa y corrompida, por una costumbre contraída con sus apetitos personales, es un "crónico" adipto del gracioso Baco, no le encuentro que tenga derecho para vilipendiar a quien va hacia la exterminación de lo que no sirve, de lo malsano. Por estos pequeños esbozos de justicia proletaria, lanzados a la pesca de maldades, es fácilmente comprensible que un suicida en sus estertóreas incoherencias no pueda afectar el sano ambiente de profilaxis que los desprejuiciados vivifican con tesón y con denuedo.

R. Luján Almada.

F. C. del Puerto de la Capital.

(1) Publicamos esta rectificación como un acto de deferencia hacia su autor, hoy miembro del Comité. De no mediar esta circunstancia especial no la habríamos insertado, por cuanto ella, si bien contiene algún chiste, en cambio no rectifica ninguno de los hechos que señalara el camarada Massolo en su colaboración.

Aparte de esto, hemos resuelto la publicación de la nota de Luján Almada, con objeto de demostrar, practicamente, que nuestro concepto de la libertad no se asemeja a los de ciertos "libertarios" del puerto, que pretendían negar el derecho de hablar a los delegados del Comité.—**Nota de la Redacción.**

PARANA

FATAL ACCIDENTE

Víctima de un fatal accidente ocurrido últimamente en esta sección, ha dejado de existir nuestro querido compañero Félix Barrio.

La trágica muerte de este compañero que siempre fué un valiente soldado de la organización sindical, ha producido honda impresión de dolor entre todos los compañeros, máxime si se tiene en cuenta que su deceso hubiera podido evitarse si en esta ciudad existieran elementos de cirujía.

Hubo que trasladarlo a Rosario-Tala en un tren especial, pero éste lo concedió la empresa cuando ya era inútil.

La sección Paraná, por intermedio de estas líneas envía un sincero pésame a la familia del extinto, por tan irreparable pérdida.

Corresponsal.

CARLOS CASARES

POR LA MORAL OBRERA

Nos permitimos llamar la atención de los compañeros ferroviarios que con sus actos dejan mal parada la moral obrera por cuyo afianzamiento luchamos los obreros organizados en la Confraternidad Ferroviaria.

Muchos camaradas hay que, por el hecho de ser capataces de cuadrilla o encargados de un depósito de ganchos, se consideran con derecho a tratar de mal modo a sus compañeros "subalternos", olvidando quizás que son, como nosotros, obreros asalariados y por ende, como todos, explotados y tiranizados.

Estos procedimientos, forzosamente, engendran la rencilla y el odio, con lo cual, nuestra clase — a la que también pertenecen los provocadores — no gana nada, sino que, por el contrario, pierde fuerzas y aparece como un conjunto de seres incapaces de interpretar los ideales de reivindicación proletaria, por los cuales luchamos.

Días pasados, viajaban en un tren de carga varios obreros que iban en busca de trabajo; estos obreros eran organizados en un sindicato adherido a la F. O. R. A., de la que también formamos parte nosotros los obreros organizados, lo que ellos hicieron notar a fin de no ser maltratados.

Bien: no obstante saber que aquellos "lingheras" eran compañeros nuestros, varios ferroviarios, entre ellos los guardas a cargo de dicho tren (núm. 301) en la estación Carlos Casares los increparon, revólver en mano, obligándoles violentamente a bajar del citado tren.

Este hecho, que habla tan poco en favor de los sentimientos de solidaridad de clase de quienes así proceden, ha sido denunciado por los afectados a la sección Pehuajó, a fin de que ésta llame al orden a los que proceden como vulgares esclavos de la empresa.

De ninguna manera podrán justificarse estos compañeros, pues su misión no es la de provocar ni maltratar a otros trabajadores que, aunque de distinto gremio, no dejan de ser hermanos de clase.

Es, pues, necesario velar por el afianzamiento de la moral obrera; no permitir ningún obrero que otro maltrate ni de hechos ni de palabras a ningún trabajador, pues hacer o permitir tal cosa es una flagrante traición a los ideales que decimos defender. — **Un obrero organizado.**

CORRAL DE BUSTOS

BALANCE DEL ULTIMO TRIMESTRE

A fin de que todos los camaradas asociados puedan compenetrarse del estado financiero de nuestra sección, publicamos a continuación el balance del último trimestre.

Entradas. — Julio, cuotas cobradas, $ 100; agosto y septiembre, íd., 200; noviembre, íd., 50; saldo anterior, 646.80. Total, $ 996.80.

Salidas. — **Julio:** por estampillas y fajas postales, $ 3.50; franqueo y certificados, 1.20; cotizaciones al C. F., 20; cotizaciones F. O. R. A. (abril, mayo y junio), 15; por 102 ejemplares de "La Organización Obrera", 3.30; alquiler del local social, 11; **agosto:** alquiler del local social, 11; cotizaciones al C. F., 20; **septiembre:** alquiler del local social, 11; **octubre:** cotización a la F. O. R. A., 12; franqueos, 3; alquiler del local social, 11; **noviembre:** telegrama a Rosario, 1.40; cotizaciones al C. F., 71.60; franqueos, 0.40; gastos delegación al quinto congreso, 90; alquiler, 11. Total salidas, $ 296.40.

Resumen

Entradas	$ 996.80
Salidas	„ 296.40
Saldo en caja	$ 700.40

En la secretaría se encuentra a disposición de los camaradas asociados, los recibos, etc., de los gastos efectuados en el período de tiempo del balance que antecede. — **La Comisión.**

SEVIGNE

ASAMBLET DE PROTESTA. — BOICOT AL "BACHILLER"

El día 9 de noviembre ppdo., efectuóse en esta una asamblea extraordinaria, con el fin de protestar por la libertad del asesino Pedro Fernández, que hacía algunos días había dado muerte en una forma cobarde, al que en vida fuera nuestro querido compañero Gregorio Ricardez.

En este acto, hicieron uso de la palabra varios compañeros, poniendo de manifiesto la degeneración de la justicia capitalista, y condenando la tecca actitud de la empresa que a pesar de las muchos denuncias formuladas por el personal, no quiso trasladar a este vulgar asesino, cuya constante preocupación fué provocar groseramente al personal organizado.

Resolvióse en esta asamblea, enviar en nombre de todo el personal, una nota al generente del F. C. S. pidiendo no readmita al servicio de la empresa a este sujeto que pone en peligro continuamente la tranquilidad y hasta la vida de los compañeros de trabajo.

Resolvióse, por otra parte, declarar un riguroso boicot al secuaz del citado asesino, llamado Guillermo Meister (a) el "Bachiller" (guarda) por su mala conducta para con el personal organizado, y por haberse comprobado de que fué uno de los que declararon favorablemente al asesino, falseando miserablemente los hechos.

A fin de que este boycot dé el resultado deseado, se pasó una circular al resto de las secciones, comunicándoles la resolución tomada, y pidiendo practiquen el boycot lo más rigurosamente posible.

Camaradas: es necesario prepararse para impedir por todos los medios que este asesino trabaje entre nosotros, y demostrar de tal forma nuestro desprecio al traidor Meister, hasta tanto le obliguemos a cambiar de conducta. — **Corresponsal.**

LINCH

EL VALOR DE NUESTRA REORGANIZACION

Los representantes del capitalismo ferroviario en esta sección, acostumbrados a manejar a su autojo los intereses del personal, en virtud de que éste se encontraba desorganizado, pretendía continuar en su desenfrenado tren de injusticias. Pero, héte aquí que el personal un buen día pensó en su reorganización y hoy, tenemos una sección fuerte y bien organizada, capaz de poner una valla a las injusticias de los tiranuelos representantes del capitalismo.

Hoy, decimos, la absoluta mayoría del personal milita en nuestras filas con el profundo convencimiento de que solo así cumplen su deber de obreros explotados, y convencidos de que solo y exclusivamente por su organización sindical podrá la clase trabajadora emanciparse de la explotación capitalista y sus cretinos colaboradores.

Solo quedan al margen de la organización algunos rezagados que solo alcanzaron a arrastrarse hasta lodazal amarillento que es la "cumbre" de los réprobos militantes de la "A. F. Nacionall". Pero éstos, a fuerza de injusticias, a fuerza de desprecios y vejámenes de sus mismos compañeros los patrones, esperamos han de regenerarse algún día, y entonces, cuando sean dignos de estar entre obreros conscientes, no tendremos inconveniente en recibirlos y de acuerdo con nuestro lema, "todos para uno y uno para todos" prestarles nuestro apoyo, nuestro compañerismo.

Y, mientras tanto, compañeros, continuemos nuestra obra unionista con la convicción de que nuestra unión será la fuerza con que hemos de demostrar a nuestro enemigo el valor indiscutible de la clase trabajadora.

¡A la obra camaradas! — **Un obrero entusiasta.**

MALDONADO

SERVILISMO DE UN GUARDA

A pesar de que no nos agrada mucho ocuparnos de individuos que perdieron hace mucho la dignidad de obrero, hoy nos ocuparemos de uno que debe catalogarse como traidor de sí mismo al serlo de la clase obrera.

José Fernández (guarda de encomiendas en Bahía Blanca). Este es un individuo que hoy presentamos al resto de los ferroviarios organizados sindicalmente, a fin de que aquellos que tengan oportunidad de tratarlo sepan el trato que deben usar con él. Bien; este individuo desde hace ya mucho tiempo ha demostrado carecer en absoluto de moralidad de obrero. Después de haber venido atropellando desvergonzadamente los estatutos (artículos 6 y 10, inciso b) y f)), ahora ha cometido otro acto más servil y que perjudica directamente a todos los compañeros: el haberse comprometido a servir de confidente del pesquisa Romero, y para prueba de ello, con fecha 13 del actual mandó una carta a la superintendencia de tráfico acusando a un compañero consciente; así que con lo expuesto creemos haber dicho lo suficiente para que los compañeros conozcan a este servil y a quien como tal debemos demostrar toda la fuerza de nuestro desprecio. — **Corresponsal.**

FALLECIMIENTO LAMENTADO.

Después de una larga y penosa enfermedad, dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido compañero Ignacio García.

La desaparición de este compañero ha causado hondo sentimiento entre todos los asociados de nuestra sección.

Sean estas líneas la expresión de nuestro sincero pésame a la familia del extinto. — **Corresponsal.**

LAUBOLAYE

AL PERSONAL DE OFICINAS Y PLAYAS

Es lamentable, camaradas, que nos veamos obligados a llamarles la atención precisamente en estos momentos en que en todas partes se apresuran los trabajadores a ocupar sus puestos en las filas de la organización sindical. Pero vuestra actitud de indecisión, nos da derecho a pensar que queréis continuar siendo los serviles del capitalismo explotador, y es por esto que damos nuestra voz de alerta, a fin de que aquellos que proceden así por ignorancia, puedan darse cuenta del triste papel que desempeñan frente al proletariado consciente.

Los compañeros auxiliares que considerábamos inteligentes y capaces, a excepción hecha de unos cuantos, permanecen en la condición de servilistas, indiferentes por completo al deber que tienen, como todos los explotados, de luchar dentro de nuestra organización por su propio mejoramiento, al mismo tiempo que lo hacen por el de toda la clase obrera.

En parecidas condiciones está la mayoría de los cambistas, quienes atienden con frecuencia las malévolas proposiciones de los superiores, dejando de lado los intereses y derechos conquistados por nuestra organización en memorables batallas.

Así, camaradas, entendemos los obreros organizados, que ya ha llegado el momento de abandonar esa actitud tan perjudicial para todos, y que de una buena vez comprendan que el sitio de los trabajadores ferroviarios está en la Confraternidad. Hoy no es posible que nosotros nos dediquemos, los obreros, a luchar contra los obreros, pues estamos convencidos de la necesidad de unirnos todos, absolutamente todos, para poder hacer frente al enemigo común de todos los trabajadores: el capitalismo y sus secuaces.

¡A decidirse, compañeros! ¡A trabajar por nuestra emancipación!

—Viva la Confraternidad Ferroviaria! — **Corresponsal.**

RESOLUCION DE ASAMBLEA

Habiendo sido realmitido en nuestra organización el camarada José Bonomo, y por resolución expresa de una asamblea general, se levantan todos los cargos que oportunamente se formularan al citado.

Así, pues, el camarada Bonomo vuelve a nuestras filas, en las que tenemos la seguridad ha de encontrar buena acogida de parte de todos los compañeros, ya que desaparecieron las causas de su alejamiento. — **La Comisión.**

MENDOZA

UN DESPOTA

Julio Luján Avila, jefe de estación de Coquimbito (F. C. B. A. P.), es todo un inconsciente déspota. Este sujeto cree que los obreros y empleados que tiene bajo sus órdenes son esclavos, pues los trata como a tales. Al peón de planchada lo ocupa única y exclusivamente en los quehaceres domésticos de su casa, y el trabajo para el cual le paga la empresa a este peón, obliga a que lo hagan los cambistas.

Así, pues, el peón de planchada se ha convertido en sirviente, y no para ahí las atribulaciones de este compañero, sino que tiene también que obedecer las órdenes de la mujer (jefa de estación), y dos hijos políticos que "tiene" Avila. Y hay que ver los aprietos en que se vé nuestro compañero para poder ganarse el sustento diario: tiene que contentar a toda la familia so pena de que lo echen a la calle. Entre la mujer y los hijos lo traen todo el santo día de arriba para abajo.

Ultimamente, cansado de tanta explotación y servidumbre tuvo un conato de resistencia, una débil protesta, más bien un ruego: que no abusaran más de él, que tuvieran compasión de sus años (es anciano). ¡Más valiera no lo hubiera hecho! El terrible Julio Luján Avila, ¡cobarde!, sin reparar en la ancianidad de ese hombre que se humillaba, montó en cólera y le dió un feroz puñetazo en la cabeza que lo tiró al suelo, y no contento con ello le suspendió del servicio.

Tobares, que así se llama el peón, vino a Mendoza, y puesta la queja a la inspección no ha sacado nada en limpio. Es que el jefe de Coquimbito, servil como todo cobarde, tiene comprado a los superiores inmediatos con regalos: gallinas, vino, etc. Esto no es un secreto para nadie. Viene a comprobarlo Avila mismo, cuando después que ha cometido una injusticia le dice a la víctima "Andá, M...; quéjate, a ver si te hacen caso. Yo tengo banca en la inspección." El capataz de galpones, los cambistas, señaleros, etc., son hostilizados injustamente por Avila. Ya llegará el momento en que las pagará todas. Los compañeros deben tener muy presente al tipo éste.

Lo que pasa en Coquimbito, puede decirse, sucede en la gran mayoría de las estaciones de la división Cuyo; esto es consecuencia de la desorganización en que ha estado el gremio. Hasta la fecha nadie velaba por sus intereses, sus derechos, y los superiores, poco a poco, se han tomado atribuciones ilimitadas, hasta el extremo que hoy están convertidos en unos déspotas; y la degradación de nuestros compañeros al aceptar este estado de cosas refleja fielmente la completa falta de conciencia, de su individualidad en que han caído al verse desorganizados. Es necesario reaccionar activamente, volver por los derechos pisoteados, y para ello se impone estrechar las filas de la Confraternidad, la que, como madre cariñosa, vela sin descanso por sus asociados y trabaja firmemente por el mayor bienestar del obrero ferroviario.

Así, pues, compañeros de estaciones de la división Cuyo, ¿queréis que vuestros derechos sean respetados, que terminen los horarios de doce, catorce o más horas los turnos permanentes que en muchas estaciones existen? Ingresad en la Confraternidad y ayudadnos, para que todos, de común acuerdo, como un solo hombre, con una sola idea, un sólo pensamiento, demos al traste con el régimen de esclavitud que nos ha impuesto la empresa. — **Corresponsal.**

TALLERES SUD

IMPORTANTE RESOLUCION

En la asamblea extraordinaria realizada el 19 de noviembre se tomó la siguiente resolución:

"Sindicato Ferroviario de Talleres de la Confraternidad Ferroviaria, sección Talleres (F. C. S.); impuesto debidamente de la circular número 6 de los comités centrales de los Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres, se resuelve hacer público en la prensa obrera, que las aspiraciones que se concretan en los proyectos de escalafón que los ferroviarios están confeccionando, es una necesidad sentida en el gremio, y, estando éste funcionando y siendo la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria la que representa, por voluntad expresa de los socios, el gremio ferroviario o sea el eje de los tres grandes sindicatos de esta sección, conteste en que la personería del gremio está en la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria y los comités centrales de los sindicatos; confiere a los cuerpos directivos facultad absoluta para que, con las comisiones nombradas en los respectivos congresos, se aboquen a la discusión de los escalafones que se vayan presentando a las empresas; desconociendo, a la vez, las maniobras que las empresas llevan a cabo, para desconocer a la Confraternidad Ferroviaria, buscando la discusión de los mismos con el personal directamente.

A la vez apoyan, por unanimidad, la proposición que los comités centrales de los Sindicatos de Tráfico y Talleres hacen a la Junta Central de la C. F. de trabajar en todos los ferrocarriles a reglamento."—**Corresponsal.**

BUENOS AIRES OESTE

A LAS ORGANIZACIONES OBRERAS Y CENTROS CULTURALES

Esta sección solicita de todas las organizaciones similares e instituciones culturales, etc., que editen periódicos, se sirvan remitir un ejemplar para la mesa de lectura de nuestra biblioteca, Victoria 2745, capital. — **La Comisión.**

SANTA FE (C. N. A.)

AMARILLISMO Y "COMUNISMO"

Ferrocarriles de "fomento". — El ferrocarril Central Norte Argentino que debía servir de norma y ejemplo a las empresas particulares, por lo que el cumplimiento de la reglamentación del trabajo y trato hacia el personal se refiere, es, precisamente, el más desconsiderado y el que viola con más frecuencia las disposiciones que pueden aportar algún beneficio a sus empleados y obreros.

Ahora, en cuanto a los obreros de la línea, no tienen nombre las penurias de que se les hace víctimas. Hay cambistas que ganan $ 60 y 70 mensuales. Los peones de vías y obras casi nunca llegan a cobrar 50 pesos mensuales. Los engrasadores y los revisadores de vehículos, cuando más, ganan $ 60 y 100 mensuales, respectivamente. A lo que debe agregarse las responsabilidades, los descuentos y las multas, amén de la jornada que no baja de doce horas.

Las habitaciones de los jefes de desvíos, personal para relevo de los trenes, revisadores, etc., etc., en vez de edificios higiénicos son vagones inservibles, donde tienen que vivir amontonados en épocas de los grandes calores y en lugares como son los de las provincias de Santiago, Tucumán, Salta, Catamarca, La Rioja, San Juan y Gobernación del Chaco, que se caracterizan por lo tropical de su clima.

Los jefes de desvíos, para oficinas y viviendas, como en la mayoría de los casos, tienen un vagón; allí habitan en promiscuidad con su mujer y sus hijos, juntamente con un telegrafista, mujer e hijos de éste.

Por si todo esto fuera poco, a las calamidades enumeradas deben sumarse la falta de agua, las alimañas, las fiebres palúdicas y el pésimo trato de los superiores sin conciencia y sin competencia que por aquí se estilan.

Como se ve, en este ferrocarril se fomenta... la miseria de sus obreros.

La rifa de los "amarillos". — Pero si a la administración le falta tiempo para preocuparse de la suerte de sus más humildes y sacrificados servidores, le sobra, en cambio, para dar órdenes como la que se transcribe del programa quincenal de tráfico, núm. 24|20, fechado en Santa Fe el 15 de noviembre de 1920, que dice: "Note el personal que por disposición administrativa se ha concedido permiso a la "Asociación Ferroviaria Nacional" para que por intermedio de los kioscos en las estaciones, los guardas de tren, camareros y demás personal en contacto con el público venda números de una rifa de propiedades organizada por la mencionada institución, autorizada por el superior gobierno."

¿Que los guardas, los camareros y demás personal en contacto con el público, vale decir los boleteros, encargados de cargas, encomiendas y jefes de estación vendamos números de la rifa amarillenta? ¡Qué mal nos conoce, señor administrador! En este ferrocarril el personal pertenece a la Confraternidad Ferroviaria, exceptuando unos cuantos serviles de la A. F. N., que habiendo ingresado ayer al C. N. A. hoy ganan ya $ 200 por mes, debido al "mérito" de tener espina dorsal más flexibles que varillas de mimbre.

Desde ya les auguramos que con recomendación y todo, no pasarán de diez los números que vendan: uno por cada amarillo.

Por fin mostraron la hilacha. — Habiendo impedido la Confraternidad que el intitulado "Centro Cultural" hiciera más prosélitos que sus propios fundadores y fundidores, estos tiburones después de una orgía descomunal y crapulosa, disfrazada de banquete (en la que dicho sea de paso agotaron todos los fondos, incluso la subvención del administrador del C. N. A.), por "unanimidad" resolvieron adherirse a la Asociación ferroviaria nacional.

Bien dicen que Dios los cría...

Los "comunistas". — Algunos rezagados del difunto sindicato "autónomo" que tres veces quiso entrar en acción y fracasó otras tantas, se empeñan en "reorganizarlo." En Santa Fe, el director de varios pobres de espíritu que se dejan seducir por la verborragia "comunista," es (asómbrense los compañeros lectores) un almacenero, así como suena: un almacenero. No satisfecho von venderles productos adulterados y esquilmarlos como el más vil de los mercaderes, todavía trata de hacerlos ir a la calle como a los tres mil exonerados en la última huelga. Y mientras unos cuantos ingenuos le entregan lo poquito que ganan a cambio de yerba y azúcar (mal pesada), el petit burgués engorda y embolsa dinero que es un gusto. Pero esto no es todo; aun falta el rabo por desollar. El papá espiritual de los comunistas es también empleado del C. N. A., ocupa un puesto de revisador de vagones y gana 120 pesos mensuales, mientras que sus demás compañeros en ese mismo trabajo sólo perciben 100 pesos. ¿Cómo es eso? Simplemente, porque el "comunista" de marras es "amigazo" de un tal Corrales, inspector de vehículos, que se jacta de tener a su disposición las mujeres, hermanas e hijas de casi todos los empleados del material rodante del Central Norte Argentino

Punto final. — Mientras los autonomistas y los amarillos, perfectamente de acuerdo, hacen propaganda en contra de la Confraternidad y por ende en favor del ferrocarril, éste aprovecha la coyuntura y aplica multas, suspenciones y exoneraciones a diestra y siniestra, llevando las injusticias camino de no acabar hasta que nuestra organización, como lo hizo en octubre de 1917, se imponga y obligue a ser más humanos a los vampiros que nos chupan inconsideradamente la sangre. — **Corresponsal.**

CRUZ DEL EJE (Tráfico)

RESUMEN DEL ULTIMO BALANCE

A objeto de que los camaradas asociados puedan enterarse de la buena marcha administrativa de la sección, damos a continuación un resúmen del balance del último trimestre.

Entradas: septiembre, $ 22; octubre, $ 39; noviembre $ 152.60. Total de entradas, $ 213.60.

Salidas: octubre, $ 4.60; noviembre $ 156.80; total de salidas, $ 161.40. Saldo a diciembre, $ 52.20.

Ponemos en conocimiento de los compañeros que el balance detallado se encuentra en secretaría, estando la comisión dispuesta a facilitar los datos o comprobantes que sean solicitados. — **Corresponsal.**

TRANVIARIOS DEL SUD

¡GUERRA A LA GUERRA!

Esta sección, en la numerosa asamblea general efectuada el día 25 de octubre, entre otros asuntos de menor importancia, al tratar la circular Nro. 4 de los Comités Centrales de Tráfico y Talleres, resolvió hacerse solidaria en un todo con los acuerdos tomados en el congreso de Cristianía, y declara estar dispuesta a ejecutar las órdenes que en caso de inminente peligro de una nueva guerra capitalista, impartiera el C. Superior de la Federación Internacional del Transporte.

Por otra parte, resolvió hacer públicas estas declaraciones, a fin de que sean tomadas en cuenta por el resto del gremio ferroviario. — **Corresponsal.**

SAN FRANCISCO

GESTO EJEMPLAR DEL PERSONAL DE CARGAS

Hacía un largo tiempo que el personal de esta repartición venía gestionando de los superiores inmediatos la ampliación e higienización de las oficinas de labor; pero, no obstante estas incesantes reclamaciones, nada se hizo para alejar esta anacrónica deficiencia. En vista de la indecisión de estos señores representantes para reparar dichas protestas, el día 17 de diciembre el personal se negó rotundamente a entrar a las oficinas, por cuanto éstas estaban convertidas en una incubadora de insectos de diferentes especies.

Acompañado a esta actitud, se hizo un telegrama de protesta ante el jefe de tráfico, concebido en los siguientes términos: "No obstante numerosos pedidos anteriores ampliación e higienización oficinas continúan sin reparación. Calor, piojos, pájaros y otros insectos hacen imposible trabajar. Ordene concedan oficina higiénica o coche."

Tal es la actitud que solamente ha podido conmover la sordera de los superiores, para que a las 14 del mismo día se les concediera la "sala de espera" para ocuparla como oficina de cargas. ¿Y el público? Que se la arregle...! Como verán nuestros lectores, la actitud airosa del personal de cargas — repito — parece haber surtido efecto por cuanto el jefe tráfico contestó así: "Personal cargas San Francisco: Su telegrama ayer me es grato manifestarles que construcción nueva oficina ha sido aprobada y será puesta en manos en seguida.—Firmado: Brown."— **Corresponsal.**

BIBLIOGRAFIA

LOS TRABAJADORES DEL CHACO, FORMOSA Y MISIONES, por Luis Lotito. — Este ocnocido y prestigioso militante sindicalista, continuando su eficiente labor en pro de la emancipación proletaria, ha dado a luz este interesantísimo folleto, en el que se hace conocer las tristes condiciones de los trabajadores del norte y la inicua explotación de las empresas capitalistas, que constituyen un verdadero feudo, y en cuyo vasto territorio la voluntad y los caprichos de estos negreros son las inicuas leyes. La soberanía nacional como los tan decantados derechos constitucionales, no tenían valor alguno para la masa trabajadora del Chaco.

El camarada Lotito hace notar el poder formidable de las grandes empresas como La Forestal, que según la describe en este folleto es "un complejo mecanismo industrial, comercial, ganadero, forestal, ferroviario, marítimo, político y jurídico con forma de derecho peculiar que anulaba el derecho común; con autoridades propias, policiales y municipales — que pagaba y gobernaba — las cuales cobraban impuestos, patentes, sisas, multas, y que controlaban los bultos que entraban o salían de sus dominios, para permitir o impedir su circulación, requisarlos o multarlos, de acuerdo con las leyes de la compañía."

Después de exponer a grandes rasgos las características de esos formidables pulpos, la penosa situación de los trabajadores, nos hace asistir al surgimiento de la organización sindical, a las luchas y al afianzamiento del derecho proletario en plena selva, como consecuencia de los esfuerzos directos de esa masa explotada.

El camarada Lotito que, como delegado de la F. O. R. A. ha tenido oportunidad no solo de estudiar sino que ha cooperado de un modo eficiente y directo al robustecimiento de la organización sindical de esos obreros, llega, en su folleto, a la optimística conclusión de que muy pronto, "por la acción propia de los obreros, uno de los refugios de la esclavitud en Sud América habrá desaparecido y será ese suelo cuna de los nuevos derechos".

Los camaradas que deseen conocer este interesante folleto — en venta al módico precio de 20 centavos — pueden solicitarlo a su autor, en la secretaría de la F. O. R. A., calle Belgrano 2545, Buenos Aires.